5/2016 September | Oktober € 8,90

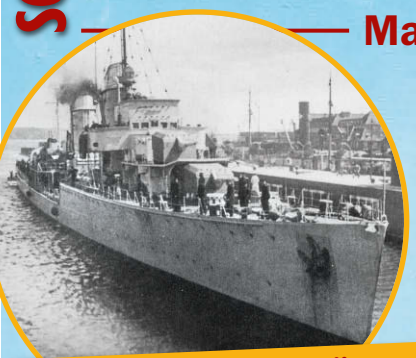
A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 91

Magazin für Sc hrts- und Marinegeschichte



Deutsche Zerstörer
Wie die Kriegsmarine den neuen Schiffstyp entwickelte

4 198450 008908 05

Die Koggen der Hanse

So sicherten sie den Erfolg des Kaufmannsbundes

Minenkrieg 1939: Erbittertes Ringen in der Nordsee

De Ruyter 1667: Der einzige Bezwinger der Royal Navy

Vor 30 Jahren: Katastrophe der *Admiral Nachimow* ex Berlin

Ich mag dich, Deutschland

Präzision in bester Form

- Uhrengehäuse aus Edelstahl
- Gestepptes Echtleder-Armband
- Mit Stoppuhr*, Datums- und 24-Stunden-Anzeige
- Robustes Quarzuhrwerk
- Präsentation des Chronographen in edlem Etui

* Stoppuhr mit Sekunden- und Minutenanzeige (bis 20 Minuten)

Seitlich sind die Worte „Einigkeit und Recht und Freiheit" eingraviert

Geschenkbox mit Aufdruck des Bundesadlers und dem Motto „Ich mag Dich, Deutschland"

Armband: ca. 2 cm breit, für Handgelenkumfang von ca. 17,5 bis 22,5 cm

Ø Zifferblatt: ca. 4 cm

Produkt-Nr.: 522-FAN06.01

Produktpreis: € 169,80 (zahlbar auch in 4 Monatsraten zu je € 42,45) zzgl. € 8,95 Versand

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 77780
Mit 120-TAGE-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis zum **4. Oktober 2016**

☐ **Ja,** ich reserviere die Armbanduhr **„Ich mag dich, Deutschland"**

Name/Vorname — Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

✗ Unterschrift — Telefon für eventuelle Rückfragen

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (✗):
☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in vier bequemen Monatsraten

THE BRADFORD EXCHANGE

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

Was haben wir Deutschen alles schon erreicht: 1949 schafften wir Deutschen den Neuanfang, wir wurden 1954 zum ersten Mal Fußball-Weltmeister, überwanden 1990 die Teilung und gewannen 2014 zum 4. Mal den begehrten WM-Titel. Neben unserer sprichwörtlichen Pünktlichkeit ist es der Wille zur Leistung, der uns auszeichnet. Das sind Gründe, stolz auf unser Land zu sein! Zeigen Sie Ihren Stolz mit einer ebenso eleganten wie kraftvollen Armbanduhr: tragen Sie „Ich mag dich, Deutschland" an Ihrem Handgelenk!

Ein kostbares Meisterwerk der Uhrmacherkunst

Das dunkle Zifferblatt zeigt den Bundesadler als Relief. Das flammende Schwarz-Rot-Gold am 20-Minuten-Chronograph, sowie die Randgravur „Einigkeit und Recht und Freiheit" zeugen von der Liebe und der Verbundenheit zu unserem Land. Die Uhr mit präzisem Qualitätsuhrwerk im Edelstahl-Gehäuse wird von einem Echtlederarmband mit Edelstahl-Dornschließe an Ihrem Arm gehalten. Die Uhr erhalten Sie in einer Box mit silberfarbenem Aufdruck des Bundesadlers und dem Motto „Ich mag Dich, Deutschland".

Zeigen Sie Ihren Stolz auf unser Land

Diese Herren-Armbanduhr erscheint exklusiv bei The Bradford Exchange. Die Authentizität Ihres Exemplars wird durch ein Echtheits-Zertifikat belegt. **Reservieren Sie am besten gleich heute!**

WEEE: 97075536

www.bradford.de Für Online-Bestellung Referenz-Nr.: **77780**

The Bradford Exchange Ltd.
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark • kundenbetreuung@bradford.de
Telefon: **069 1729 7900**

Liebe Leserinnen und Leser,

das Passagierschiff *Admiral Nachimow* (siehe Seite 24 bis 27) hatte drei Leben: ein deutsches, ein sowjetisches und ein drittes als wirkungsmächtiges Zeichen in der allmählich zerfallenden UdSSR. Doch der Reihe nach …

Zunächst ist es eine Erfolgsgeschichte, als die beim Bremer Vulcan vom Stapel gelaufene *Berlin* 1926 ihre erste Atlantik-Überquerung meisterte, um dann zwischen 1933 und 1939 im nationalsozialistischen Deutschland für Urlaubs- und Vergnügungsreisen zur Verfügung zu stehen. Im Zweiten Weltkrieg diente sie als *Lazarettschiff A*, auf dem Verwundete transportiert und versorgt wurden. Minentreffer machten die *Berlin* gegen Kriegsende zum Wrack, das nach alliierter Übereinkunft der Sowjetunion zugesprochen wurde.

In der Sommersaison befuhr die modernisierte und zum Kreuzfahrtschiff ausgebaute *Admiral Nachimow* die „Krim–Kaukasus-Route" mit den Häfen Jalta, Sotschi, Batumi und Noworossisk. In der Wintersaison bot die Reederei Kreuzfahrten im Schwarzen Meer und im Mittelmeer an. Die *Admiral Nachimow* diente sogar einmal als Kulisse in dem Film *15 Tage des Jahres*, der 1962 in die Kinos kam.

Traurige Berühmtheit aber erlangte das Passagierschiff am 31. August 1986, mithin vor 30 Jahren, bei einer Kollision mit dem Frachter *Pjotr Wassew* im Schwarzen Meer. Der Untergang offenbarte mit einem Mal den hoffnungslos maroden Zustand des Regimes: Informationen der Katastrophe, bei der 423 Menschen den Tod fanden, wurden zurückgehalten, Regierungsstellen leugneten und vertuschten Details und Zusammenhänge.

Im Frühjahr erst hatte der Reaktor-Unfall in Tschernobyl die Welt erschüttert. Die Folgen dieses nuklearen Super-GAUs waren noch nicht einmal im Ansatz abzusehen, da ereignete sich mit der Havarie der *Admiral Nachimow* das nächste schwere Unglück. Der Kreml tat zunächst alles, um den Vorfall herunterzuspielen und dem Westen, der ausführliche Nachrichten darüber verbreitete, Propaganda und Panikmache vorzuwerfen. Erst als sich Michail Gorbatschow, damals Generalsekretär der KPdSU, persönlich einschaltete, löste sich die Verkrampfung: Nachrichtensender und Zeitungen berichteten in einer Offenheit, die es bis dahin nicht gegeben hatte und die aufhorchen ließ. Und jetzt wurde auch erst publik, dass einige Wochen vor dem größten Schiffsunglück im Schwarzen Meer in Friedenszeiten eine Gutachterkommission zu dem Schluss gekommen war, dass das Schiff für einen Weiterbetrieb längst keine Eignung mehr besessen hatte – und dennoch ausgelaufen war, weil Kreuzfahrten ein lukratives Geschäft waren.

Das Schiff befand sich schon seit geraumer Zeit in einem unverantwortlichen Zustand mit überholter Technik und heruntergekommenem Personal – geradezu ein Spiegelbild des politischen Systems, dessen Zeit unwiderruflich zu ende ging. Der schreckliche Unfall der *Admiral Nachimow* Ende August 1986 schien wie ein großes, reinigendes Gewitter zu wirken. Er wurde zum Symbol des Untergangs der alten Sowjetunion und des Aufbruchs zu neuen Ufern unter den schillernden Begriffen *Glasnost* (Durchsichtigkeit) und *Perestroika* (Umbau).

Viel Erkenntnisgewinn bei der Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht Ihr

Guntram Schulze-Wegener

Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur

Das Kreuzfahrtschiff *Admiral Nachimow* wurde zum Symbol des untergehenden Sowjetreiches

Foto: Sammlung Oesterle

INHALT

TITELTHEMA | Koggen und die Zeit der Hanse

Ein neuer Schiffstyp setzt Maßstäbe

Im Krieg und Frieden

Koggen, die wichtigsten Transportmittel der Hanse, bilden den Übergang vom wattenmeertauglichen Küstenschiff zum hochseetüchtigen Handelsschiff, das im gesamten Nord- und Ostseebereich einsatzfähig war

Von Dr. Heinrich Walle

5 kurze Fakten

ZEIT: 13. bis 16. Jahrhundert
ORT: Nord- und Ostsee
GRUND: Profit und Krieg
VERLAUF: Verdrängung der Kogge durch Hulk und dreimastiger Kraweel
ERGEBNIS: Revolutionärer Schiffstyp zum Transport großer Warenmengen

TITELTHEMA
Technik, Entwicklung und Einsätze
Koggen und die Zeit der Hanse **12**

KOGGE AUF SEE: Die *Ubena von Bremen* wurde anhand von Wrackteilen nachgebaut, die man 1962 in der Weser entdeckt hatte

Foto Erlebnis Bremerhaven GmbH

DAS BESONDERE BILD
Claus Bergen: U 53 im Atlantik **6**

MARITIMES PANORAMA
Wissenswertes und Vergnügliches rund um die Seefahrt **8**

MENSCHEN
Ereignisse & Schicksale (1)
Untergang der *Admiral Nachimow* **24**

Seemannschaft & Bordleben
Manöver um 1900 ..... **28**

Entdecker & Eroberer
Admiral Michiel de Ruyter **30**

Ereignisse & Schicksale (2)
Seenotkreuzer *Minden* **38**

Ereignisse & Schicksale (3)
150 Jahre DGzRS – die Chronik **40**

GESCHICHTE
Strategie & Taktik
Rom und das Mittelmeer **42**

Titelbild: Gefangennahme von Klaus Störtebeker. Gemälde von Olaf Rahardt

Seeschlachten & Gefechte
Minenkrieg 1939/40 48

MEINUNG
Skagerrak-Gedenken 56

GESCHICHTE
Phänomene & Kuriositäten
Britische Ostindien-Gesellschaft, Teil 2 58

WINKSPRUCH
Hipper-Vortrag und Tagungsprogramm 64

TECHNIK
Waffen & Gerät
Deutsche Zerstörer-Klassen 1934/1936 66

HISTORISCHE SEEKARTEN
Atlas der Levante von 1656 80

RUBRIKEN
Nachrichten 74
Museum: Boots- und Militärmuseum Venedig 76
Rätsel 77
Bücherbord 78
Vorschau/Impressum 82

Titelfotos: ullstein bild – Olaf Rahardt, Sammlung GSW, picture-alliance/WZ-Bilddienst, picture-alliance/ United Archives/WHA, Sammlung Oesterle

Hochdynamische Wasserwelt

Deutsches Unterseeboot U 53 im Atlantik 1917 *Gemälde von Claus Bergen*

Claus Bergen (1885–1964) war Absolvent der Münchener Kunstakademie und hatte sich bereits vor Beginn des Ersten Weltkriegs als Landschaftsmaler und Illustrator einen Namen gemacht. Spätestens seit dem 1916 entstandenen Gemäldezyklus zur Skagerrakschlacht galt Bergen als einer der besten und begehrtesten Marinemaler der Kaiserzeit. Seine Werke überzeugen auch heute noch durch die akribische Darstellung der Schiffe und durch das maritime Setting von Wellen, Wind und Weite.

Der junge Maler stieß am 18. Juni 1917 zur Besatzung von SM U 53, um das Seekriegsgeschehen an Bord des erfolgreichen U-Bootes mitzuerleben. Er hielt seine Eindrücke von der knapp vierwöchigen Feindfahrt in etlichen Zeichnungen und Gouachen fest, die später als Vorlagen für großformatige Ölgemälde dienten. In diese Reihe gehört auch die schnelle Skizze mit U 53 auf Überwasserfahrt im Atlantik: Während sich der Horizont in der hohen Dünung nahezu verliert, gerät in weiter Ferne ein Segler in Sicht. Unbeirrt von der wogenden See richten die auf dem Vorschiff angeleinten Marinesoldaten das Geschütz aus, um das Handelsschiff zu stoppen.

Das auf den blaugrünen Wellenbergen sparsam aufgesetzte Weiß kulminiert am krängenden U-Boot zu schäumender Gischt. Inmitten einer hochdynamischen Wasserwelt wird der scheinbar kriegsentscheidende Einsatz kaiserlicher U-Boote während des Ersten Weltkriegs so meisterhaft in Szene gesetzt, dass beim zeitgenössischen Betrachter keinerlei Zweifel am erfolgreichen Abschluss ihrer Mission aufkommen konnte. *Ellen Wagner*

Foto: picture-alliance/IMAGNO/Austrian Archives

Serie Deutsche Schiffe

Die *Bayern*-Klasse

Großlinienschiffe der Kaiserlichen Marine

***SMS Bayern* war unter der Werftbezeichnung *Linienschiff T* bei den Howaldtswerken in Kiel gebaut worden und diente im Ersten Weltkrieg kurzzeitig als Flottenflaggschiff**
Foto: Sammlung GSW

Der Kriegsschiffbau nach 1904/05 stand ganz im Zeichen des *Dreadnought*-Sprungs, mit dem die Briten das Hauptkaliber ihrer Großkampfschiffe auf 34,3 Zentimeter steigerten. Erste deutsche Antwort war die 1908 bis 1911 gebaute *Ostfriesland*-Klasse mit einem Kaliber ihrer Hauptartillerie von 30,5 Zentimetern. Die *Kaiser*-Klasse (1909 bis 1913) mit dem Einbau von Turbinen statt Kolbendampfmaschinen und veränderter Geschützaufstellung und die *König*-Klasse (1911 bis 1914) mit überhöht aufgestellten Türmen leiteten weitere wichtige Entwicklungsschritte ein.

Die Kaiserliche Marine zog hinsichtlich Kaliber und Turmaufstellung aber erstmals mit den Großlinienschiffen der *Bayern*-Klasse mit den englischen Großkampfschiffen gleich. Die ab 1914 georderten *Baden, Bayern, Württemberg* und *Sachsen* waren teils Ersatz und teils Erweiterungsbau. Mit 180,0/179,4 mal 30,0 mal 9,3 Meter Hauptabmessungen, 28.600/32.200 Tonnen Verdrängung, elf bis 14 Marinekesseln, einer 55.000-Dreiwellen-Turbinenanlage, 22 Knoten, 42 Offizieren und etwa 1.100 Mann, acht mal 38,1-Zentimter-L/45-SK in jeweils zwei überhöhten Zwillingstürmen vorn und achtern, 16 mal 15-Zentimeter-L/45-SK und fünf Torpedorohren bildeten sie das vorläufige Endprodukt des deutschen Großkampfschiffbaus.

SMS Bayern und *SMS Baden* kamen 1916 zur Flotte (während der Skagerrak-Schlacht befand sich *Bayern* noch in der Erprobung durch Einfahren, *Baden* in der Endausrüstung), *SMS Württemberg* und *SMS Sachsen* wurden nicht mehr ausgeliefert, ihr Bau war aufgrund des Kriegsendes neun beziehungsweise zwölf Monate vor Fertigstellung gestoppt worden. Nach Projektstudien während des Ersten Weltkriegs sah man eine schnellere und stärkere Version der *Bayern*-Klasse vor, zu der es allerdings nicht mehr kam.

Nach den Waffenstillstandsbedingungen vom November 1918 wurden *Bayern* und *Baden* zusammen mit den Schiffen der *Kaiser*- und *König*-Klasse nach Scapa Flow überführt und am 21. Juni 1919 von den eigenen Restbesatzungen versenkt. *Bayern* kenterte und wurde 1934 zum endgültigen Abwracken gehoben, die sinkende *Baden* konnte von englischen Schiffen abgeschleppt und in flachem Wasser aufgesetzt werden, diente der Navy fortan als Zielschiff und ging nach einem Ansprengungsversuch am 16. August 1921 südwestlich von Portsmouth unter.

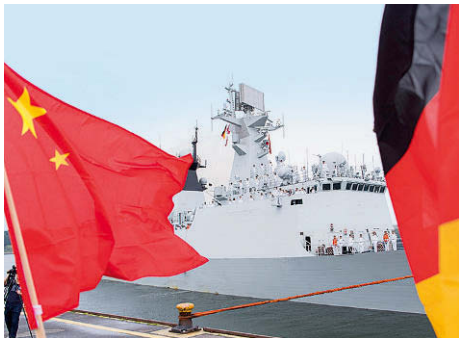
Armin Kern

Internationale Schiffe

Großer Aufmarsch

Besuch aus aller Welt bei der Kieler Woche

An der traditionellen, in der letzten vollen Juniwoche stattfindenden Kieler Woche nahmen in diesem Jahr Schiffe aus zwölf Ländern mit gut 3.500 Soldaten teil. Auf der größten Segelsportveranstaltung der Welt war auch die chinesische Fregatte *Xiang Tan* vertreten; sie hatte die bei Weitem längste Anreise zu dem Sommerfest zu bewältigen. Das größte ausländische Schiff war der 208 Meter lange britische Hubschrauberträger *HMS Ocean*; nicht wesentlich kleiner: das 189 Meter messende US-Kommandoschiff *USS Mount Whitney*. Mit vier Fahrzeugen stellten die Niederlande das größte Kontingent. Flaggschiff war der Einsatzgruppenversorger *Berlin*. *GSW*



Die chinesische Fregatte *Xiang Tan* bei der Anfahrt in den Marinestützpunkt Kiel am 17. Juni 2016
Foto: picture-alliance/dpa

„Spiel der Tauff“

Äquatortaufe: eine beliebte Tradition mit ernstem Hintergrund

Lustiges Treiben bei der Äquatortaufe auf einem Schiff um 1860
Foto: picture-alliance/akg

Wenn der Respekt einflößende Neptun, mit Krone auf seinem Haupt und Dreizack in der Hand mitsamt Gefolge prustend und polternd über das Fallreep auf Deck klettert, ist es wieder so weit: Dann dürfen sich die Passagiere vornehmlich auf Kreuzfahrtschiffen auf ein feuchtfröhliches Spektakel freuen, das gleichwohl einen ernsten Hintergrund hat. Die Äquator- oder Linientaufe kam während der großen Entdeckungsfahrten der Portugiesen auf, als die Seefahrer beim Überschreiten des gefürchteten Äquators ihren Mut durch eine Taufe unter Beweis stellten.

In Stöckleins *Weltbott* von 1726 heißt es: „Endlich zogen wir für das erste Mal durch die Gleicher-Linie, wo dann die Boots-Leute ihre abgeschmackte so genannte Meer-Tauff angestellt haben. Nach zehn Uhren fingen die Leute das läppische Spiel der Tauff an, welche ein jeder ausstehen oder sich loskaufen muss, welcher die Linie zum ersten durchschiffet.“

Das damals häufig erniedrigende Zeremoniell, wobei der Anwärter mit allen greifbaren, höchst unappetitlichen Zutaten eingeschmiert, mit Hochprozentigem und sogar Brennstoffen abgefüllt und schließlich mit einem mächtigen Schwung rückwärts in ein aus Segeltuch ausgeschlagenes Wasserbassin geworfen wurde, ist heute ein großer Spaß, an dessen gutem Ende eine Kapelle aufspielt und Urkunden ausgestellt werden. Wenn alle getauft sind, hält Neptun eine Ansprache und verschwindet dann mit seinen düsteren Gesellen wieder dorthin, woher er gekommen ist. Eine zünftige Feier rundet das Spektakel ab. Das Ritual war unter Einhaltung strenger Regeln bis 2011 auch bei der Deutschen Marine üblich, bis dem Treiben offiziell ein Ende gesetzt wurde, nachdem auf dem Schulschiff *Gorch Fock* seltsame Praktiken angewandt worden sein sollen.

Armin Kern

Man wusste, was gut tut: Beine ins Wasser und schäkern …

Foto: picture-alliance/ZB

„Wie das Seebad dem Leib sehr wohltätig ist, so stärkt auch das Seeleben ein ganzes Volk!“

Der deutsche Pädagoge und Begründer der Turnbewegung Friedrich Ludwig Jahn („Turnvater Jahn“)

Hätten Sie’s gewusst?

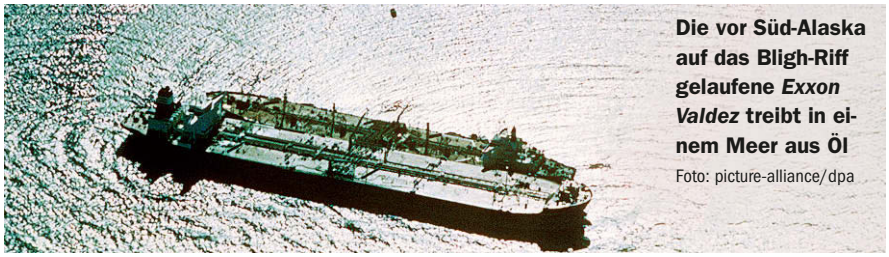
Der griechische Geschichtsschreiber Herodot berichtet, dass König Dareios I. von Persien um 490 v. Chr. phönizische Schiffe gechartet hat, um Griechenlands Küste ausspionieren zu lassen.

Beim Zusammenbruch des Römischen Reiches 476 n. Chr. führten alle Schiffe Rahsegel, also unter dem Baum befestigte, damals in der Regel viereckige Segel.

1596 entdeckten die Niederländer Willem Barents und Willem van Heemskerk in der Arktis die Inselgruppe Spitzbergen; damit begann der systematische Walfang.

Oliver Cromwells (1599–1658) **Navigationsakte** legte fest, dass alle nichtenglischen Schiffe zum Grüßen der britischen Flagge gezwungen waren; weigerten sie sich, wurde sofort das Feuer eröffnet.

Die Umweltkatastrophe durch den Öltanker *Exxon Valdez* am 24. März 1989, bei der 41,6 Millionen Liter Öl ins Meer flossen, kostete den Schiffseigner Exxon 2,1 Milliarden Dollar.



Die vor Süd-Alaska auf das Bligh-Riff gelaufene *Exxon Valdez* treibt in einem Meer aus Öl
Foto: picture-alliance/dpa

5.000 Jahre Seefahrt

Vernunft zur See

Das Washingtoner Flottenabkommen

Das britische Schlachtschiff *HMS Nelson* war von seiner Indienststellung 1927 bis 1946 Flaggschiff der Home Fleet

Foto: picture-alliance/Mary Evans/Grenville Collins P

Das Flottenwettrüsten zwischen den neuen Seemächten USA und Japan nach dem Ersten Weltkrieg war in gewissem Sinn die Fortführung des deutsch-britischen Rüstungswettlaufs. Die Amerikaner hatten 1921 elf Schlachtschiffe und sechs Schlachtkreuzer im Bau, die Japaner zwei Schlachtschiffe, zwei weitere mit acht Geschützen im Kaliber von 45,7 Zentimeter waren in Planung. Die Briten, die nicht akzeptieren wollten, dass ihnen ihre Seeherrschaft völlig abhanden kommen würde, konnten trotz wirtschaftlicher Schwäche immer noch Mittel für vier Schlachtkreuzer und einige Schlachtschiffe bereitstellen.

Es drohte eine neue, ungebremste Flottenrüstungsspirale, weswegen die USA eine Konferenz der fünf Hauptseemächte einberiefen, die vom 12. November 1921 bis zum 6. Februar 1922 tagten. Das Ergebnis war eine Übereinkunft, die eine Begrenzung der Großkampfschiffstonnage für die USA, England und Japan im Verhältnis von fünf zu fünf zu drei und gegenüber Frankreich und Italien zu 1,75 festlegte.

England konnte somit 22 Schiffe in Dienst halten, für die neuen Schlachtschiffe *Rodney* und *Nelson* mussten vier ältere Schiffe abgewrackt werden, die USA behielten 18 Schiffe, die Japaner zehn. Alle übrigen im Bau befindlichen Großkampfschiffe wurden aufgegeben bis auf diejenigen, die zu Flugzeugträgern umgerüstet werden konnten. Wesentlich war der Passus, dass keine weiteren Schiffe gebaut oder angekauft werden durften, es sei denn, es handelte sich um Ersatz für entstehende Verluste oder 20 Jahre alte Schiffe. Diese Neubauten waren auf 35.000 Tonnen begrenzt. *Rodney* und *Nelson* waren die ersten beiden britischen Schlachtschiffe, die unter den Bedingungen des Washingtoner Flottenabkommens 1927 fertiggestellt wurden, die Amerikaner nutzten die Klauseln und bauten *Lexington* und *Saratoga* und die Japaner *Akagi* und *Amagi* beziehungsweise *Kaga*, nachdem *Amagi* 1923 durch ein Erdbeben schwer beschädigt worden war, zu Flugzeugträgern um. *Armin Kern*

Aus der Kombüse

Heute: Sauerfleisch

Unwiderstehliche Kombination: Sauerfleisch mit knusprigen Bratkartoffeln, Speck und Zwiebeln

Foto: ullstein bild–Photo Ambor

Das Einfachste ist häufig das Beste. Dazu zählen Eintöpfe jeder Art – und Sauerfleisch mit Bratkartoffeln, das in Norddeutschland in jedem guten Restaurant auf der Speisekarte steht. Dazu braucht man 400 Gramm Schweinenacken, 400 Gramm Schweinebauch und ein paar Kleinigkeiten, der Rest dürfte im Schrank vorrätig sein.

Das Fleisch in grobe Würfel schneiden, mit dem Suppengrün, Lorbeer, Pfeffer- und Pimentkörnern, Salz und Wacholderbeeren zum Kochen bringen und knapp eineinhalb Stunden vor sich hin köcheln lassen. Während das Fleisch gart, wird die Gelatine in Wasser eingeweicht. Aus Platzgründen sollte die Menge an gegartem Fleisch in zwei Halbliter-Weckgläser aufgeteilt werden. Dann einen Dreiviertelliter vom gesiebten Kochfond mit Möhrenscheiben, Zwiebelchen, Senfkörnern und etwas Zucker aufkochen. Die Gelatine und die Estragonblätter dazu, mit gutem Essig und Salz kräftig würzen und in die mit Fleisch gefüllten Gläser geben. Das Ganze über Nacht im Kühlschrank gelieren lassen, bis es richtig fest ist. Dazu passen knusprige Bratkartoffeln und Remouladensauce. Das perfekte Essen! GSW

Zutaten (für 6 Personen)

400 g Schweinenacken
400 g Schweinebauch
1 Bund Suppengrün
1 Möhre
100 g Silberzwiebeln (aus dem Glas)
3-4 Lorbeerblätter
1 Zweig Estragon
1 Tl Pfefferkörner, Pimentkörner, Senfkörner, Wacholderbeeren
10 Blatt Gelatine
8 EL Essig
1 EL Zucker
Salz

Seemannsgarn

Ungeheuerlich

Von Seeschlangen und Meeresmonstern

Eigentlich gehören sie in die Welt der wundersamen Fabelwesen, an der Seite von Meerjungfrauen, Wellen- und Wogenpferden. Aber ein Körnchen Wahrheit wird daran sein, wenn es um Seeschlangen geht, denn schlangenartige Tiere verschiedenster Größe gibt es in den Ozeanen dieser Erde zweifellos. Ihre Überhöhung zu riesigen, furcht-einflößenden Meeresmonstern aber, wie Augenzeugen im 19. Jahrhundert dutzendfach berichteten, wird eine Ausgeburt von Phantasien sein, denen das Urbild vom Chaos-Drachen zugrunde liegt. Hier mischen sich fest verankerte und aus der Antike, dem Mittelalter und der Frühen Neuzeit überlieferte Mythenbilder mit vermeintlichen Tatsachenerfahrungen, Beobachtungen und sicherlich auch Begegnungen mit real existierenden Riesenkalamaren. Resultat ist die Verdichtung einer „Vorstellung", an die alle glauben und zugleich niemand richtig. Nessi, das sagenumwobene Ungeheuer im schottischen Loch Ness, ist der „lebende" Beweis. *GSW*

„Meerwunder und seltene Geschöpfe" nannte Hans Rudolf Manuel Deutsch im Jahre 1550 seinen Holzschnitt Foto: picture-alliance/akg-images

Nautik

Riemen oder Paddel?

Jahrhunderte überdauernde Experimente

Der Gedanke, Paddel statt Riemen zum Antrieb zu verwenden, kam schon früh auf. Appius Claudius, römischer Statthalter in Sizilien, ließ 263 v. Chr. mit handgetriebenen Schaufelrädern experimentieren. Die Idee ist immer wieder aufgegriffen und durch einen von Pferden oder Ochsen in Gang gesetzten Tretmechanismus erweitert worden. Von Menschenkraft bewegte Schaufelradschiffe gab es erstmals im Mittelalter. Doch in Bezug auf die reine Muskelarbeit blieb der Riemen das wirksamste Antriebsmittel, bis der Dampf zur Kraftquelle wurde. *GSW*

Briefe an die Redaktion

Schiff Classic 4/2016

Das Magazin ist insgesamt wirklich eine Glanzleistung und die Lektüre ist immer wieder nicht nur informativ, sondern auch spannend und sehr gut aufbereitet. Ich habe das Heft also wieder mit Genuss gelesen. Nur eines muss ich doch anmerken: Geschwindigkeiten auf See werden immer in Knoten (Seemeilen pro Stunde) und nicht in einfachen Seemeilen gemessen (siehe der Artikel über das „Unternehmen Juno").

Dr. Jürgen Rohweder, Stein b. Kiel

„Unternehmen Juno", Schiff Classic 4/2016

Das Foto auf Seite 16 oben zeigt nicht das Schlachtschiff *Scharnhorst* von der *Gneisenau* aus fotografiert, sondern wurde vom Schweren Kreuzer *Admiral Hipper* auf die dahinter quer liegende *Gneisenau* gemacht. Die *Scharnhorst* liegt hinter der *Gneisenau*.

Volker K. Brasche, Weyhe-Leeste

„Unternehmen Juno", Schiff Classic 4/2016

Vielen Dank für diese sehr wissende und informative Darstellung zu dem Schlachtschiff-Einsatz 1940, die ich bisher so noch nirgends gefunden habe. Vor allem wird sie den handelnden Personen gerecht, wie ich finde. Admiral Wilhelm Marschall musste als Flottenchef gehen, weil er der nationalsozialistischen Führung nicht entsprach. Das kommt meiner Ansicht nach exzellent heraus.

Bernhard Flohe, Göttingen

Schiff Classic 4/2016

Die Hefte werden immer besser, auch die Themenauswahl. Aber auf Seite 27 ist ein Fehler, das Bild zeigt den Hilfskreuzer *Meteor*. Bin sonst sehr zufrieden. *Wolfgang Pilz, Linz*

Schiff Classic 4/2016

Ich finde sehr gut, dass Sie auch Jubiläen berücksichtigen wie die Seeschlacht bei Lissa im Juli 1866, die absolut in diese Ausgabe passte und auch sehr gut geschrieben war. Wie wäre es nächstes Jahr mit einem Bericht über das Unternehmen „Albion", das gemeinsame Unternehmen von Heer und Marine im Ersten Weltkrieg gegen die Baltischen Inseln? Das war die erste *joint operation* der Weltgeschichte und jährt sich zum 100. Mal!

Fabian Gerstenäcker, Dortmund

Anm. d. Red: Vielen Dank für die Anregung, die wir gern aufnehmen!

„Hätten Sie's gewusst?" Schiff Classic 4/2016

Unter der Rubrik „Hätten Sie's gewusst?" ist ein Ei-Flakon der KPM abgebildet. Die Darstellung auf dem „Ei" ist jedoch sicher nicht die kaiserliche Yacht *Hohenzollern*. Das abgebildete Schiff weist drei Schornsteine auf – die *Hohenzollern* hatte zwei. Außerdem ist der Fockmast ein schwerer Röhrenmast, den das als Aviso gebaute Kaiserschiff nicht hatte, die *Hohenzollern* hatte drei (dünne) Pfahlmasten. Man vergleiche hierzu die Abbildung auf Seite 53 der gleichen Ausgabe.

Bei der Frage, um welches Schiff es sich wirklich handeln könnte, kommt mit der oben beschriebenen Konstellation eigentlich nur ein Kreuzer der *Victoria-Louise*-Klasse infrage; nur diese waren vor ihrer Modernisierung derart ausgestattet. Sehr gelungen ist die Darstellung trotzdem nicht, denn kein Schiff der kaiserlichen Marine wies einen Röhrenmast und große Schwalbennester am Bug aus – hier hat der Künstler in jedem Fall wohl etwas übertrieben. *Michael Neuy, Köln*

„Marinerevolte 1917", Schiff Classic 4/2016

Die beiden hingerichteten Matrosen Reichpietsch und Köbis waren bei uns in der DDR tatsächlich, wie in dem Artikel richtig beschrieben wird, Märtyrer. Es wurde eine Traditionslinie von den Bauernkriegen über *Scharnhorst* und *Gneisenau* bis 1917 gezogen (und viel ausgelassen).

Mechthild Kruse, Görlitz

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: *Schiff Classic*, Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

Ein neuer Schiffstyp setzt Maßstäbe

Im Krieg und Frieden

Koggen, die wichtigsten Transportmittel der Hanse, bilden den Übergang vom wattenmeertauglichen Küstenschiff zum hochseetüchtigen Handelsschiff, das im gesamten Nord- und Ostseebereich einsatzfähig war

Von Dr. Heinrich Walle

5 kurze Fakten

ZEIT: 13. bis 16. Jahrhundert
ORT: Nord- und Ostsee
GRUND: Profit und Krieg
VERLAUF: Verdrängung der Kogge durch Holk und dreimastigen Kraweel
ERGEBNIS: Revolutionärer Schiffstyp zum Transport großer Warenmengen

UNWIRKLICH: „Im Hafen einer Hansestadt" lautet der Titel dieser um 1900 entstandenen Farblithografie. Die historische Wirklichkeit wird allerdings stark verzerrt, da die Schiffe jener Zeit lediglich Kampfplattformen waren, aber keine eigenständigen, mit Kanonen bestückten Kriegsschiffe Foto: picture-alliance/akg

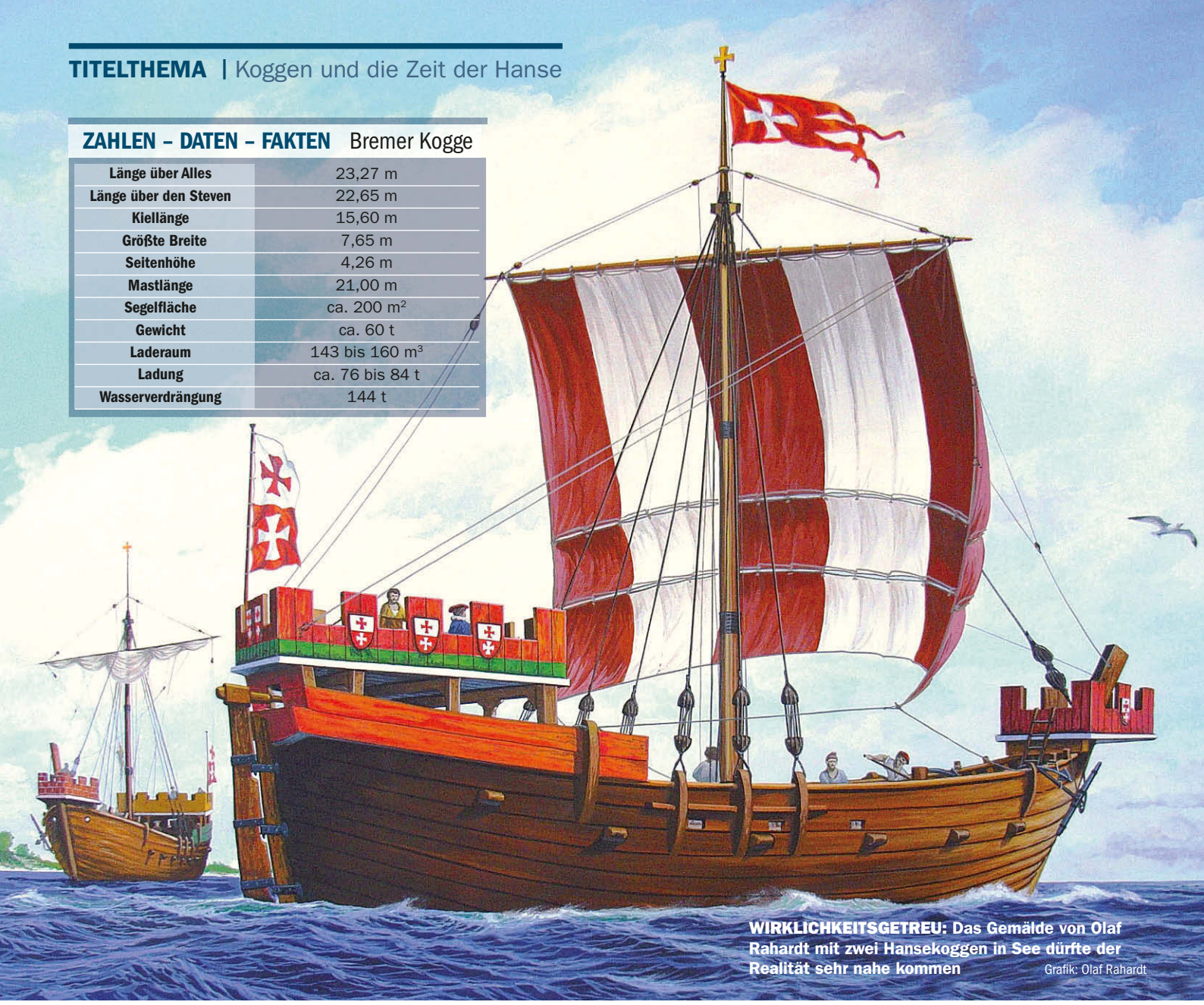
Im Oktober 1962 war der Schneidkopfsauger *Arlesienne* gerade mit Baggerarbeiten zur Erweiterung der Weser beschäftigt, als er gegenüber dem Bremer Europahafen auf ein merkwürdiges Wrack stieß, das die Fortführung der Arbeiten ernstlich behinderte. Es stak am äußersten Ende und tief am Abhang einer sich weit in die Weser erstreckenden Landzunge. Diese war der Rest des dort bis zur neuen Uferböschung abgebaggerten Rablinghauser Grodens.

Dass die entdeckten Überreste eines hölzernen Schiffes wohl aus einer fernen Vergangenheit stammen mussten, erkannte bereits der Hafenbaudirektor Dr. Dietrich Wiegmann, der ohne zu zögern den damaligen Leiter der Schifffahrtsabteilung des Bremer Focke Museums, Dr. Siegfried Fliedner, um Sichtung und Bewertung des Fundes bat. Bei der Inaugenscheinnahme am 9. Oktober 1962 sah der Bremer Historiker durch den Vergleich mit Koggensiegeln des 13. und 14. Jahrhunderts sowie an der in einem geraden Achtersteven endenden Kontur des Schiffsrumpfes, dass es sich hier um eine Kogge aus dem Mittelalter handelte.

Dafür sprachen auch die in Klinkerbauweise genagelten Plankengänge von auffallender Breite und die mächtigen, durch die Bordwand stoßenden Querbalken, wie sie auf den Stadtsiegeln von Damme (1275) und von Hardewijk (1280) dargestellt sind. Das Danziger Siegel von 1371 mit dem Bild einer Kogge, die ein den Rumpf überragendes

ZAHLEN – DATEN – FAKTEN Bremer Kogge

Länge über Alles	23,27 m
Länge über den Steven	22,65 m
Kiellänge	15,60 m
Größte Breite	7,65 m
Seitenhöhe	4,26 m
Mastlänge	21,00 m
Segelfläche	ca. 200 m^2
Gewicht	ca. 60 t
Laderaum	143 bis 160 m^3
Ladung	ca. 76 bis 84 t
Wasserverdrängung	144 t



WIRKLICHKEITSGETREU: Das Gemälde von Olaf Rahardt mit zwei Hansekoggen in See dürfte der Realität sehr nahe kommen Grafik: Olaf Rahardt

Achterkastell auf gerüstartigem Unterbau trägt, gab den Ausschlag dafür, das Wrack typologisch und zeitlich einzuordnen.

Aufwendige Bergung

Mit dieser Entscheidung begannen technisch sehr aufwendige Bergungsarbeiten, die sich bis 1965 hinzogen. Dabei zerlegte man das Schiff am Fundort in seine Einzelteile, die dann in Wassertanks aufbewahrt werden mussten, um eine Verformung durch Austrocknen zu verhindern. Am 1. November 1972 machten sich Spezialisten im neu gebauten Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven an den Wiederaufbau des Schiffes in der Koggenhalle.

Aus Tausenden von Holzteilen baute ein Team unter der Leitung des Schiffbaumeisters Werner Lahn bis zum Frühjahr 1979 die Kogge neu auf. Als Hauptproblem der Konservierung galt es zu verhindern, dass sich die Hölzer beim Austrocknen total verformten. Im Verlauf der Jahrhunderte hatte sich in unterschiedlichem Maß die Zellulose der Hölzer zersetzt. Das an ihrer Stelle zwischen den Zellverbänden befindliche Wasser musste durch Kunststoff ersetzt werden, der nach dem Aushärten den Hölzern die Festigkeit und Formbeständigkeit gab. Dies erreicht man nur in einem technisch sehr aufwendigen Verfahren durch Einschwemmen von Polyethylenglykol, einem in Wasser löslichen Kunststoff, der in die Zwischenräume der Zellwände eingebracht wird und aushärtet. Dieser Vorgang wurde von 1979 bis Ende 1999 in einem Stahlbecken mit Schaufenstern durchgeführt. Seit Mai 2000 steht die Kogge frei und trocken im Museum.

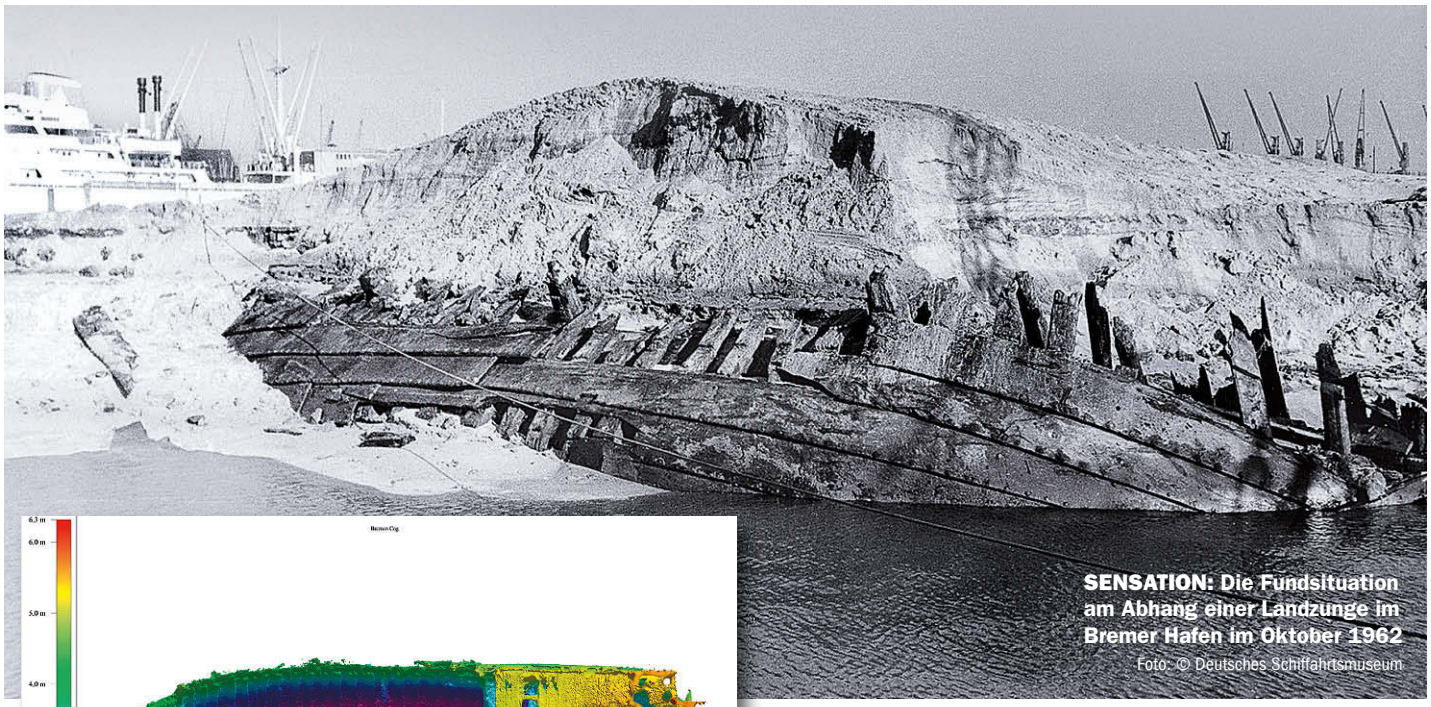
KONSERVIERUNG DES SCHIFFES

Durch Einschwemmen von Polyethylenglykol, einem in Wasser löslichen Kunststoff, der in die Zwischenräume der Zellwände eingebracht wurde, erreichte man die notwendige Härtung

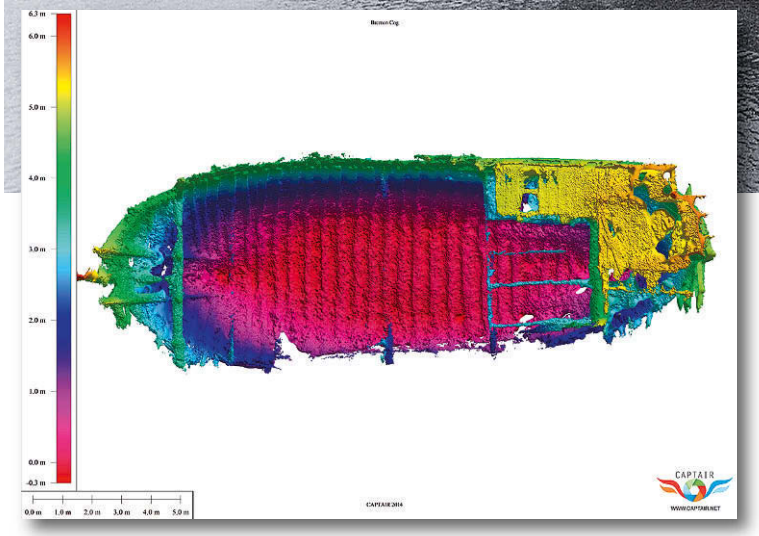
Um 1380 gebaut

Untersuchungen der Hölzer bestätigten die Vermutungen: Die Bremer Kogge muss um 1380 gebaut worden sein. Beim Bau von Koggen arbeitete man nicht nur mit der Axt, sondern auch mit der Säge, sodass wenig Holzmüll anfiel. Dadurch waren sie wirtschaftlich rentable Lastentransporter, weil sie schnell und verhältnismäßig kostengünstig hergestellt werden konnten.

Das Bremer Schiff ist mit Eichenbohlen beplankt, die offensichtlich von Bäumen aus dem Weserbergland stammten. Vermutlich



SENSATION: Die Fundsituation am Abhang einer Landzunge im Bremer Hafen im Oktober 1962
Foto: © Deutsches Schiffahrtsmuseum



FARBENFROH: Die 3-D-Aufnahme zeigt eindrucksvoll die Details des Wracks wie Vorder- und Achterkastell
Foto: © Deutsches Schiffahrtsmuseum

ist das Schiff, das noch nicht ganz vollendet war, durch eine Sturmflut von der Lastadie (mittelalterlicher Schiffbauplatz am Ufer) weggeschwemmt, am Weserufer gesunken und vom Flusssand bedeckt worden, sodass es zu etwa 80 Prozent erhalten blieb.

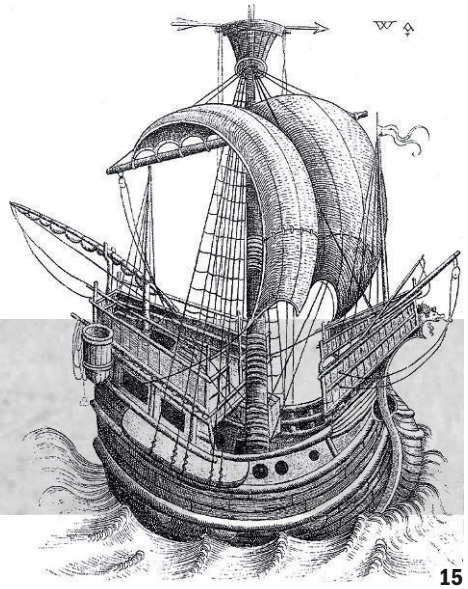
Für die Schifffahrtsgeschichte ist die Bremer Kogge ein geradezu sensationeller Fund, denn abgesehen von den Funden der Wikingerschiffe des 9. Jahrhunderts aus Gokstadt und Oseberg und der schwedischen Vasa, die 1628 in Stockholm gesunken war, gibt es keine in größerem Umfang erhaltenen Bodenfunde von Seeschiffen. Das Aussehen und den Aufbau der Kogge, dem wichtigsten Transportmittel der Hansezeit, kannte man bis 1962 eigentlich nur über die Siegelbilder von Seestädten der Hanse.

Siegel als Hinweisgeber

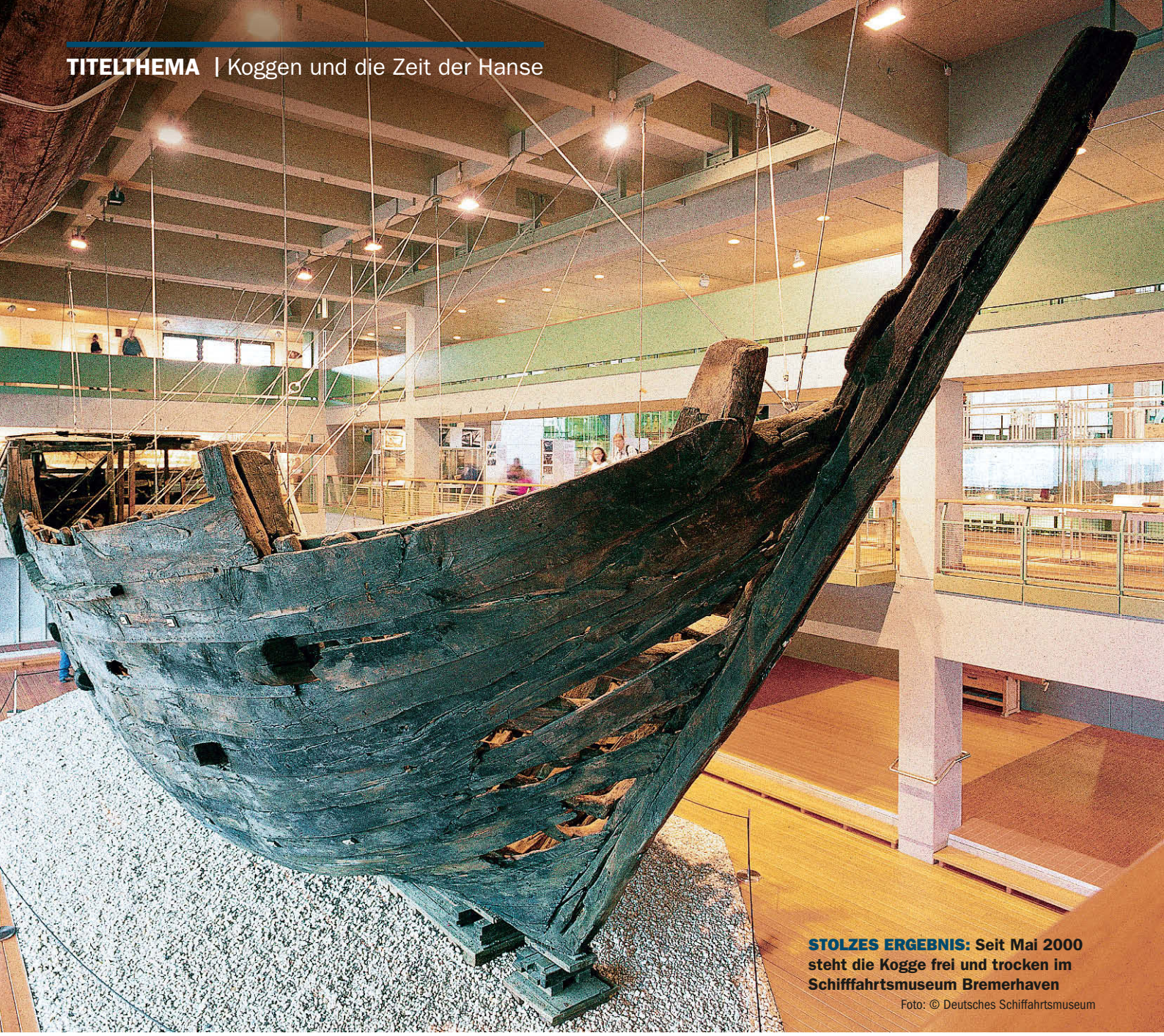
Zeitgenössische Darstellungen und schriftliche Angaben waren zwar wichtige Quellen, für die technischen Details aber nur von geringer Aussagekraft. Hier ist vor allem die 1956 von Paul Heinsius, einem Offizier der Kriegsmarine, vorgelegte Dissertation *Das Schiff der Hansischen Frühzeit* zu erwähnen, die in erster Linie Siegel, zeitgenössische Abbildungen und Schriftquellen eingehend untersuchte und mit nautischer Plausibilität interpretierte. Mit dieser Arbeit hatte Heinsius der Fachwelt die wichtigsten Konstruktionsmerkmale der Hanse-Kogge zur Kenntnis gebracht, die dann durch den Fund von Bremen seit 1962 praktisch bestätigt und erheblich erweitert werden konnten.

Die Bremer Kogge von 1380 ist wie alle Schiffe der vorindustriellen Epoche ein Unikat. Dennoch verkörpert sie auch einen gewissen Schiffstyp, da sich ihre Konstruktionsmerkmale in den vorher genannten Bildquellen, aber auch in späteren Funden von Wrackteilen im Detail wiederfanden.

Die Bauart der Kogge beruht auf einer Verschmelzung zweier frühmittelalterlicher Schiffbautraditionen. Ein Entwicklungsstrang geht auf friesische Baumeister zurück, was sich zum einen an Art und Form der Kalfaterung (Abdichtung zwischen den Planken) mit Pech und Werg und zum zweiten in der Ausführung mit flachem Boden zeigt. Schiffe friesischer Händler, die an der



ERSTKLASSIGE QUELLEN: Bis zur Entdeckung der Bremer Kogge im Jahre 1962 waren zeitgenössische Siegel und Kupferstiche mit authentischen Darstellungen häufig die einzigen Anhaltspunkte zur schiffbaulichen Bestimmung und Rekonstruktion von Koggen
Fotos: Interfoto/Jersicky, Sammlung Rauch



STOLZES ERGEBNIS: Seit Mai 2000 steht die Kogge frei und trocken im Schifffahrtsmuseum Bremerhaven

Foto: © Deutsches Schiffahrtsmuseum

Nordseeküste bis zum Niederrhein verkehrten, waren als flachbodige und kiellose Handelsschiffe wattenmeertauglich und fielen bei Ebbe nach dem Trockenfallen nicht um. Der andere Entwicklungsstrang ist der skandinavische Schiffbau, der von einer dachziegelartigen Überlappung der Planken bestimmt wurde, die tangential aus einem langen Baumstamm gespalten waren und so den Rumpf in Klinkerbauweise bildeten.

In der Kogge zeigt sich der Übergang vom wattenmeertauglichen Küstenschiff zum hochseetüchtigen Handelsschiff, das nicht mehr nur im gesamten Nordsee-, sondern auch im Ostseebereich einsatzfähig war. Durch die Verschmelzung dieser beiden Schiffbautraditionen konnte man Schiffe von erheblich größerer Verdrängung und Ladekapazität als vorher bauen. Ein neues Konstruktionsprinzip der Hanse-Kogge war der gerade Vorder- und Achtersteven, an dem nun seit Mitte des 13. Jahrhunderts das Ruder zum Steuern des Schiffes befestigt war. Das Ruder am Achtersteven wird erstmalig nachweisbar 1242 auf dem Siegel von Elbing dargestellt.

Durch diese Ruderanordnung war ein solches Schiff erheblich leichter zu steuern als mit dem an Steuerbord befindlichen Seitenruder der Wikingerschiffe. Zusätzlich ließ sich auf diese Weise durch Vergrößerung des Lateralplans (seitliche Projektion der Unterwasserfläche eines Schiffes) die seitliche Abdrift verringern und somit die Segeleigenschaften verbessern. Wie an der Bremer Kogge zu sehen ist, entstanden diese Schiffe in Schalenbauweise. In die mittschiffs kraweel (glatt beplankt) ausgelegte Bodenschale mit ihren stumpf aneinanderstoßenden Planken, die an den Enden vorn und achtern geklinkert sind, werden als Rippen und Querversteifung die Spanten eingepasst.

Für den Warentransport

Daran sind dachziegelartig überlappend in Klinkerbauweise die Bordwände aufgesetzt und mit durchgesteckten Querbalken versteift. Die geklinkerten Planken sind untereinander mit Spiekern, das heißt aus Eisen geschmiedeten und innen umgeschlagenen Nägeln, miteinander verbunden. Konische Eichendübel halten die nachträglich in die Schale eingesetzten Spanten an den Planken.

KONSERVIERUNG: **18 Jahre dauerte es, bis die Kogge durch ein aufwendiges Verfahren mit Polyethylenglykol, einem in Wasser löslichen Kunststoff, konserviert und ausgehärtet war**

Foto: © Deutsches Schiffahrtsmuseum

GEDULDSSPIEL: **Der allmähliche Wiederaufbau erforderte Zeit, Können – und viel Geld**

Foto: © Deutsches Schiffahrtsmuseum

SISYPHUSARBEIT: **Zunächst musste das Wrack in seine Einzelteile zerlegt werden, damit der Rumpf aus insgesamt 2.000 Einzelteilen wiederhergestellt werden konnte**

Foto: © Deutsches Schiffahrtsmuseum

Als geräumiges Frachtschiff mit fülligen Linien war die Kogge bestens geeignet für den Transport von Massengütern. Typisch für Koggen sind die steil aufragenden Steven. Im Inneren wird der Rumpf durch schwere Querbalken ausgesteift und mächtige Kniehölzer stützen die Bordwände. Die Stevenbereiche sind durch massive Balken von innen verstärkt.

Klinkerbauweise

Das Schiff ist aus sehr breiten Eichenplanken in Klinkerbauweise gebaut. Die Planken werden von Tausenden geschmiedeter Eisennägel mit großen Köpfen zusammengehalten. Die Größe der Kogge wird durch die Breite der Planken betont. Trotz der satten Linien sind im Unterwasserbereich Bug und Heck scharf geschnitten, was den Segeleigenschaften wegen verminderter Abdrift zugute kommt.

Durch den breiten und flachen Boden mittschiffs, wobei der Kiel nicht hervorragt, konnte das Schiff im Watt oder an einer Hafenbrücke bei Ebbe trockenfallen, ohne zu kentern. Dies begünstigte den Einsatz in Tidengewässern, also solchen Gewässern, die den Gezeitenströmungen ausgesetzt sind. Das hohe Achterkastell ermöglichte einen Überblick über die See und erleichterte die Bedienung des großen Rahsegels. Von dieser erhöhten Plattform konnte man auch Seeräuber bekämpfen und dieser Standort war außerdem ideal für Bogen- oder Armbrustschützen.

Spezielle Kriegsschiffe als Waffensysteme gab es in der Hanse im 14. Jahrhundert noch nicht. Kriegerische Auseinandersetzungen auf See wurden im Kampf Mann gegen Mann ausgetragen. Die Kogge diente hier als „Friedeschiff“ lediglich dem Transport und als Kampfplattform für Krieger. Zu diesem Zweck konnte zusätzlich am Bug ein Vorderkastell aufgebaut werden, teilweise wurde auch das Achterkastell vergrößert oder sogar im Masttop noch ein „Krähennest“ zur gezielten Stationierung von Bogen- oder Armbrustschützen eingerüstet.

KOGGE ALS PLATTFORM

Im Krieg wurden Koggen umfunktioniert, das heißt zum Transport von Kriegern genutzt. Vorder- und Achterkastelle dienten zur Stationierung von Schützen

Die Koggen des 14. Jahrhunderts waren noch einmastige Schiffe. Ihr Hauptantrieb war allerdings das Segel, das als Rahsegel immerhin eine Fläche bis zu 200 Quadratmetern erreichen konnte. Zum Verholen (Wechseln des Liegeplatzes) des Schiffes im Hafen bediente man sich der Riemen, die von der Besatzung bedient werden mussten. Da es von der Takelage dieser Schiffe keinerlei Relikte gibt, ist man hier voll auf die seemännisch plausible Interpretation der zeitgenössischen Bild- und Schriftquellen angewiesen.

Beachtliche Geschwindigkeit

Für die Bremer Kogge nahm man eine Gesamtsegelfläche von 200 Quadratmetern an, wobei diese sich in 100 Quadratmeter für das Hauptsegel und zwei „Bonnets“ (Stoffstreifen zur Vergrößerung der Segelfläche) zu je 50 Quadratmetern aufteilten. Damit kann ein solches Schiff, wie durch Nachbauten nachgewiesen, durchaus Spitzengeschwindigkeiten von acht bis zehn Knoten erreichen. Durchschnittswerte dürften je nach Windstärke im Bereich von drei bis sechs Knoten liegen.

LITERATURTIPP

Hoffmann, Gabriele/Schnall, Uwe (Hrsg.): *Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie.* Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 60, Hamburg 2003

ZWEI ZEITALTER: Das Kreuzfahrtschiff *AIDAaura* liegt während des 827. Hamburger Hafengeburtstags am 7. Mai 2016 am Kreuzfahrtterminal Altona, während die *Ubena von Bremen* an ihr vorbeisegelt Foto: picture-alliance/dpa

Zum Vergleich ein Beispiel aus unserer Zeit: Das frühere Segelschulboot der Bundesmarine *Nordwind*, ein Kriegsfischkutter von 1945, ist 24 Meter lang, 6,61 Meter breit und hat eine Segelfläche von 165,33 Quadratmetern bei einer Wasserverdrängung von 110 Tonnen. Somit ist die Bremer Kogge etwas bauchiger und schwerer als der nach ingenieurwissenschaftlichen Methoden konzipierte Kriegsfischkutter. Je nach Schnitt des Segels als aerodynamischer Auftriebskörper, den zu nutzen die mittelalterlichen Seeleute aus Erfahrung befähigt waren, dürfte eine Kogge in der Lage gewesen sein, bei gutem Trimm (Schwimmlage) etwa 80 Grad am wahren Wind über Grund anzuliegen. Damit war die Möglichkeit gegeben, etwas gegen den Wind segeln zu können.

Ihr Optimum dürfte die Kogge bei achterlichen Winden erreicht haben. Die Bremer Kogge, die immerhin 40 Jahre nach ihrer Bergung nun das zentrale Exponat des Deutschen Schiffahrtsmuseums ist, wurde seit 1988 mehrfach nachgebaut. Ein erster Nachbau war die *Ubena von Bremen*, eine Replik des Originals im Schiffahrtsmuseum, die 1991 in See stach.

Wertvolle Nachbauten

Als Hansekogge kam 1991 auch in Kiel ein Koggennachbau in Fahrt. Zwischen 1996 und 2000 entstand in Bremen ein weiterer Koggennachbau: *Roland von Bremen*. Seit 2004 gibt es den Nachbau der Poeler Kogge *Wissemara*, die in der Wismar stationiert ist. Und in den Niederlanden fährt seit 1998 die *Kamper Kogge* als Koggennachbau vornehmlich im Ijssel-Meer. In Uckermünde in Mecklenburg-Vorpommern wird in diesem Jahr der Koggennachbau *Ucra* in Fahrt gebracht. Diese Nachbauten entstanden in der Regel als sogenannte ABM-Maßnahmen zur Förderung und Beschäftigung arbeitsloser Jugendlicher und werden, im Inneren modern ausgerüstet zu Rundfahrten genutzt – für zahlende Gäste, wodurch diese Schiffe unterhalten werden.

Sie erwiesen sich als hervorragende Seeschiffe und geben Zeugnis von der herausragenden Leistung mittelalterlicher Schiffbauer, die dem Handel der Hanse das Transportmittel für ein europaweit ausgedehntes Verkehrsnetz über See zur Verfügung gestellt haben. ⚓

25 JAHRE HANSEKOGGE *Ubena von Bremen*

Die Kiellegung des Koggen-Neubaus durch den eigens dafür gegründeten Verein Hanse-Koggewerft e. V. fand am 21. Juli 1988 in Bremerhaven statt, am 27. Juli 1991 übergab der technische Leiter des Projektes, Uwe Peterson, die nunmehrige *Ubena von Bremen* Kapitän H.-J. Möller, der die Kogge auf ihrer Jungfernfahrt nach Danzig führte. Das 23,23 Meter (über Kastelldeck) lange und 7,62 Meter (über Rüstbalken) breite Schiff, das seinen Namen einem seiner Sponsoren, der damaligen Bremer Gewürzfirma Ubena und damit indirekt einer Landschaft im ehemaligen Deutsch-Ostafrika verdankt, ist ein gern gesehener Gast in zahlreichen Häfen, die von ihren Vorgängern auch schon in den Tagen der Hanse angelaufen worden sind. Ein schönes Stück Seefahrtsgeschichte! Detlef Ollesch

PUBLIKUMSMAGNET: Die *Ubena von Bremen* während der Indienststellungszeremonie im Alten Hafen von Bremerhaven im Juli 1991 Foto: Detlef Ollesch

Kommen Sie an Bord!

... und sichern Sie sich ein ganzes Paket an Vorteilen:

- ✓ *Schiff Classic* kommt alle zwei Monate pünktlich zu Ihnen nach Hause, sogar 2 Tage, bevor es am Kiosk liegt*.
- ✓ Sie sparen 10 % gegenüber dem Einzelheft-Preis (bei Bankeinzug sogar 12 %*)!
- ✓ Sie erhalten als Begrüßungsgeschenk das Schuhputzset.

Lesen Sie *Schiff Classic* regelmäßig und holen Sie sich ...

Ihr Geschenk:

Schuhputzset

Fünfteiliges Nostalgie Schuhputz-Set in einem hochwertigen Rollenetui aus samtigem Kunst-Wildleder mit Druckknopf. Creme und Politur in neutralem Transparent.

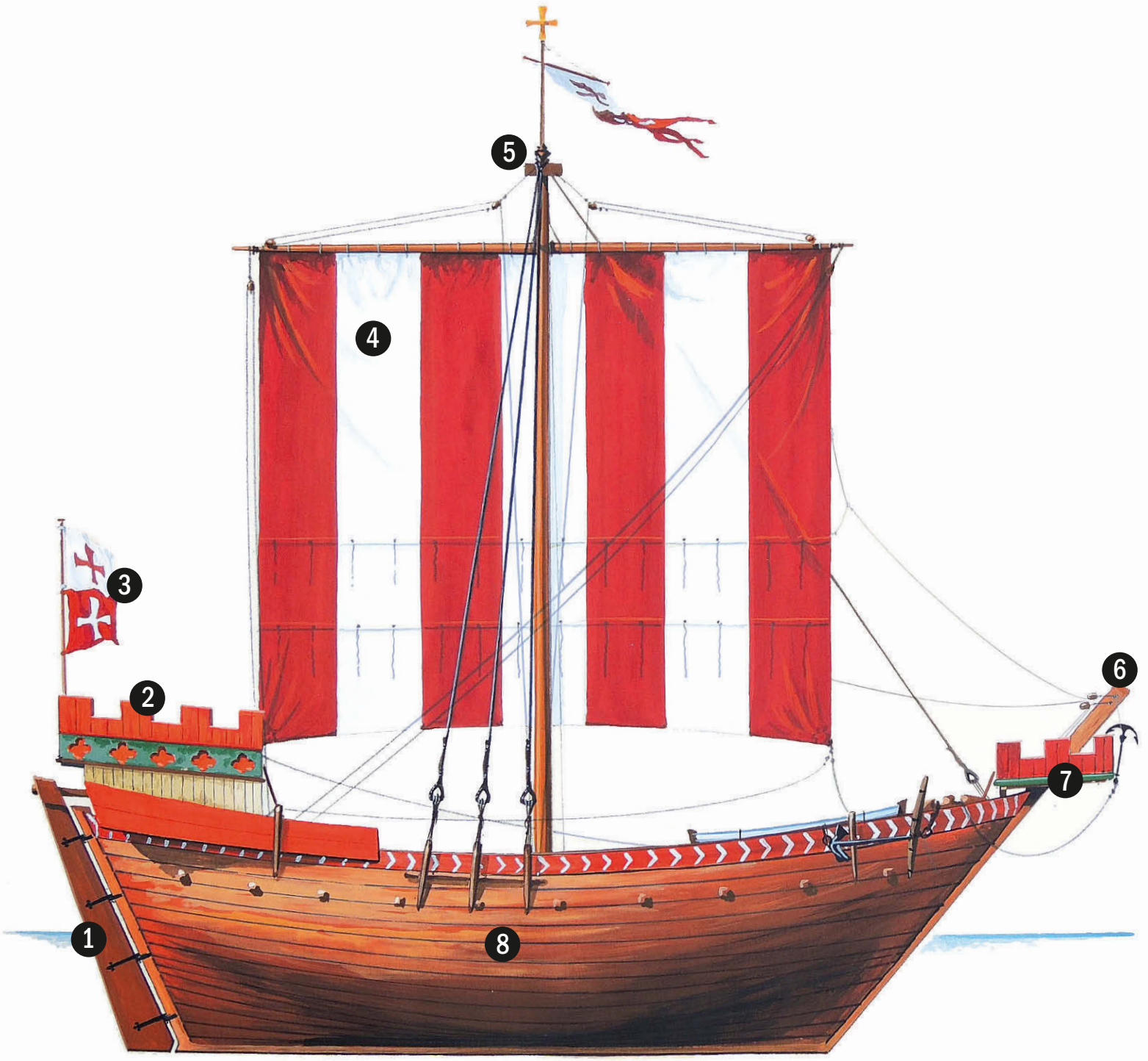
GRATIS!

Ups, Karte schon weg? Dann gleich unter Tel.: 0180 532 1617**

oder unter www.schiff-classic.de/abo bestellen!

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

* nur im Inland ** 14 Ct/Min.



Rückgrat in Nord- und Ostsee

Die Kogge war als Spitzenergebnis schiffbaulicher Entwicklung des 13. Jahrhunderts ein robustes, auch bei rauer See zuverlässiges Schiff und Garant für den funktionierenden Fernhandel

1 HECKRUDER

Durch die Ruderanordnung am Achtersteven war die Kogge erheblich leichter zu steuern als mit dem an Steuerbord befindlichen Seitenruder der Wikingerschiffe

2 ACHTERKASTELL

Plattform für Armbrust- und Bogenschützen zur Verteidigung. Unter dem Achterkastell hatten Kapitän, Steuermann und gut zahlende Passagiere eine Art Kajüte, die Mannschaft ruhte hingegen im Freien, da der Schiffsbauch ausschließlich als Frachtraum genutzt wurde

3 FLAGGE

Die Farben der Hanse waren Rot und Weiß, vielfach führten die Schiffe zusätzlich die Flagge ihre Stadt

4 SEGEL

Durch eine Segelfläche von 150 bis 200 Quadratmeter erreichten Koggen Spitzengeschwindigkeiten von acht bis zehn Knoten

5 KRÄHENNEST

Der Mastkorb war in erster Linie für den Ausguck, diente aber im Kampf zur gezielten Stationierung von Schützen (hier nicht voll ausgeführt)

6 VORDERSTEVEN

Ein neues Konstruktionsprinzip der Hanse-Kogge war der gerade, die Kursstabilität fördernde Vorder-(und Achter-)steven

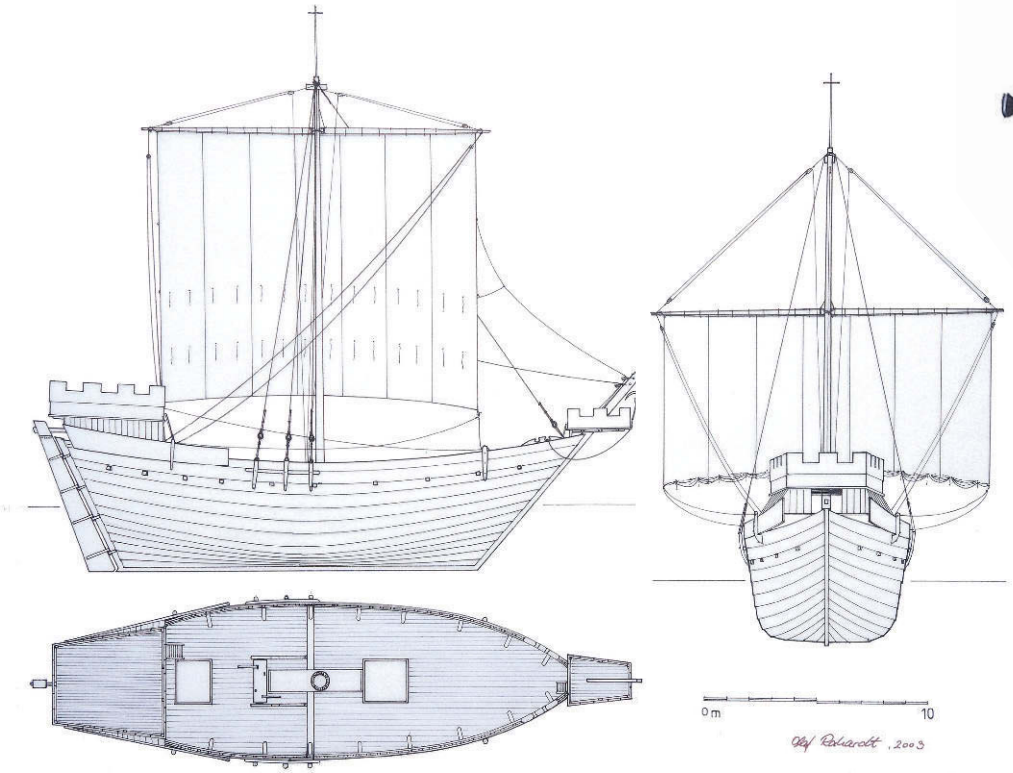
7 VORDERKASTELL

Auch das gegenüber dem Achterkastell kleinere Vorderkastell diente als Plattform für Bogen- und Armbrustschützen

8 BORDWAND

Die Bordwände bestanden aus dachziegelartig überlappend in Klinkerbauweise aufgesetzten breiten Planken

Grafik: Olaf Rahardt



MACHTDEMONSTRATION: Im Krieg gegen Dänemark 1362 bis 1370 erschienen hansische Schiffe („Friedeschiffe", weil sie den Frieden bringen sollten) vor Kopenhagen. Kolorierter Stich um 1880 Foto: picture-alliance/akg

Aufstieg und Untergang

Supermacht des Mittelalters

Zwischen dem 13. und 16. Jahrhundert beherrschte ein ebenso effektives wie unnachgiebiges Wirtschaftsbündnis von fast 200 Städten den Fernhandel in Nordeuropa

Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

Ursprünglich war sie nichts weiter als eine rein wirtschaftlich orientierte Vereinigung von Kaufleuten in Städten an der Nord- und Ostsee mit nur mäßiger Ausdehnung ins Landesinnere. Später führte das weitverzweigte System der Hanse als gesamteuropäischer Wirtschaftsverbund des Hochmittelalters sogar Kriege gegen Könige.

Ob die Gründung auf das Jahr 1241 zurückgeht, als sich Lübeck und Hamburg zusammenschlossen, um gemeinsam Handel zu treiben und die Verbindungswege zu sichern, oder auf 1229, als aus gleichem Grund neben anderen Lübecker, Soester, Dortmunder und Bremer Kaufleute einen Vertrag mit dem Fürsten von Smolensk schlossen, sei dahingestellt. Plausibler für die zeitliche Einordnung als die Fixierung auf ein bestimmtes Jahr ist der im 12. Jahrhundert allgemein aufblühende Warenaustausch mit Städten in Osteuropa – ein Ergebnis der Ostsiedlung und ein fließender Vorgang.

Blühender Handel

Diesen Austausch von Waren in großem Stil nahmen die Händler aufgrund der schlechten Wegeverhältnisse über das Wasser vor, was den Schiffskapitänen, die sowohl an den Schiffen selbst wie an dem Geschäft beteiligt waren, zu großem Ansehen verhalf.

Gegenseitig sichernde Schwurverbände, die sogenannten Hansen (abgeleitet vom

SCHUTZ: **Der mit Wimpeln geschmückte mächtige Dreimaster vor den am Hafen offenen Mauern der Stadt zeigt deutlich seine Funktion als Bewacher der anderen Schiffe. Buchmalerei aus dem Stadtrecht von Hamburg (1497)**

Foto: Sammlung GSW

FEIN SÄUBERLICH: **Geschäftsbuch des Hamburger Kaufmanns Vicko von Geldersen, hier mit Eintragungen aus dem Jahr 1370**

Foto: picture-alliance/Artcolor

mittelniederdeutschen Wort für „Schar"), in denen sich die Städte vereinten, besaßen eine Doppelfunktion: zum einen Schutz, zum anderen eine Handelskonzeption, die Geschäft und Seetransport miteinander verknüpfte, sodass nach und nach auch Marktanteile in Skandinavien erobert werden konnten. Wegen lukrativer Einnahmen und Steuervorteilen stieg die Zahl der Mitglieder rasant an, die einzelnen Hansen wuchsen mit der Zeit zu einem genossenschaftlich organisierten Großverband mit den Eckpunkten Brügge, London, Bergen und Nowgorod heran.

Zentrum war Lübeck, das seit 1226 als „Freie Reichsstadt" nur dem Kaiser und nicht den Fürsten untertan und daher unabhängig war. Dadurch bildeten sich in den

PRIVILEGIERT

Die Hanse war eine lose Interessengemeinschaft zur Wahrnehmung und Verteidigung der hansischen Handelsprivilegien

Städten oligarchische Hierarchien neureicher Familien heraus: Die Geschicke bestimmten nicht mehr Adel und Kirche, sondern einflussreiche Großkaufleute, die als Krönung ihrer Karriere nicht selten Bürgermeister- oder Ratsherrnämter versahen. Weil sie reich waren.

Mit dem politischen Einfluss und wirtschaftlicher Macht stieg der Brotneid und führte zu innerhansischen Interessenkonflikten, die auf sogenannten Hansetagen geschlichtet wurden; dort gefasste Beschlüsse hatten allerdings keinen verbindlichen Charakter, über deren Umsetzung konnten die Städte selbst befinden.

Eines aber konnten sie nicht: sich „empören", also vereinbarte Rechte verletzen. Dann trat der ansonsten lockere Bund sehr geschlossen auf und verhängte empfindliche Handelsboykotte oder strafte durch den Verlust von Privilegien („Verhansung"). Im äußersten Fall wurde eine Stadt ausgeschlossen, so geschehen anno 1358 mit Brügge, das hansische Kaufleute zusätzlich besteuert hatte und dann schleunigst zurückruderte, um nicht dauerhaft Schaden zu nehmen.

West-Ost-Achse

Im Mittelpunkt allen Handels stand der Tausch von Rohstoffen aus dem Osten mit Fertigwaren aus dem Westen – beispielsweise Heringe, Eisen und Kupfer aus Wismar gegen Pelze, Honig und Wachs aus Nowgorod. Waren also, die es hierzulande selten gab. Welches Risiko ein Kaufmann einging, der die Fahrten nicht mehr persönlich begleiten musste, sondern den Betrieb von seinem heimatlichen Kontor aus führte, ist leicht nachvollziehbar.

Kamen die Koggen in den Bestimmungshäfen unbeschadet an, waren Schiff und Ladung intakt und die Besatzung wohlauf, winkten dem Schiffseigner, der die Reise in der Regel mit Krediten finanzierte, satte Margen. 20 Prozent waren durchaus erwirtschaftbar. Verdarb aber ein Teil der Fracht, wurde die Mannschaft krank oder ging das Schiff mitsamt Ladung und Besatzung sogar ganz verloren, bestand Existenznot, vor der ihn auch der Bund nicht bewahrte. Es regierte nicht nur das gnadenlose Gesetz des Marktes, sondern das strikt „kapitalistisch" ausgerichtete und knallharte Wesen der Hanse, nach dem nur der Stärkere gewinnt.

Das mussten auch die Dänen erfahren, die um Mitte des 14. Jahrhunderts ihrem Ostsee-Imperium zu neuer Größe verhelfen wollten. Der Krieg gegen den dänischen König Waldemar IV. 1362 bis 1370, den alle hansischen Streitkräfte gemeinsam erfolgreich führten, gilt als Höhepunkt der Hanse, deren wirtschaftliche und politische Macht in Nordeuropa sie durch ihren Sieg eindrucksvoll bestätigte: Im Frieden von Stralsund musste Dänemark der Hanse umfangreiche Handelsprivilegien einräumen.

Allmählicher Niedergang

Verlustreich hingegen war das Unwesen der Vitalienbrüder um Klaus Störtebeker und Goedeke Michels, deren räuberisches Treiben in der Nord- und Ostsee der Hanse schwer zusetzte. Mit ihrer Gefangennahme und Hinrichtung zwischen 1400 und 1402 war der Spuk zwar beendet, doch der Aufstieg von Territorialstaaten mit ihren eigenen Wirtschaftssystemen, die Dominanz der Fugger, beginnender Fernhandel nach Übersee sowie neue Konkurrenz auf dem Wasser – vor allem durch Engländer und Niederländer – leiteten den allmählichen Niedergang des Hansebundes ein. 1669 fand in Lübeck der letzte Hansetag statt. ⚓

LITERATURTIPP

Hammel-Kiesow, Rolf/Puhle, Matthias/Wittenburg, Siegfried: *Die Hanse.* Theiss Verlag, Darmstadt 2015

BELIEBT: Für die verhängnisvolle letzte Fahrt hatte der „Republikrat für Tourismus und Exkursionen der Ukraine“ für 888 Urlauber eine Schwarzmeer-Tour gebucht

Foto: Sammlung Oesterle

Vor 30 Jahren: Untergang der *Admiral Nachimow*

Drama im Schwarzen Meer

Am 31. August 1986 kollidierte das Passagierschiff mit einem Frachter und sank binnen weniger Minuten, 423 von 1.234 Personen kamen ums Leben. Mit ihr verschwand auch ein Stück deutscher Schifffahrtsgeschichte

Von Bernd Oesterle

Aljona und Jurij Pawlikowskij befanden sich gerade auf ihrer Hochzeitsreise, als die *Admiral Nachimow* mit dem Frachter *Pjotr Wassew* zusammenstieß. „Ich bin ein schrecklicher Feigling und habe geheult“, gestand Aljona Pawlikowskaja später, „Jurij behielt einen klaren Kopf, er fand die Schwimmwesten und half mir. In der Dunkelheit rannten wir hinaus an Deck. Es war ganz furchtbar. Alles sackte unter unseren Füßen weg. Wir rutschten regelrecht über Bord. Die Menschen schrien.“

Es war das Ende eine stolzen Schiffes, das am 24. März 1925 beim Bremer Vulcan für den Norddeutschen Lloyd als *Berlin* vom Stapel gelaufen war. Ein halbes Jahr später folgte die erste Atlantik-Überquerung von Bremerhaven aus. In die Weltpresse gelangte das Schiff, als es der Besatzung unter dramatischen Umständen gelang, 23 Überlebende der britischen *Vestris* zu retten.

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933 charterte die Deutsche Arbeitsfront (DAF) ab 1934 das Schiff für Urlaubsreisen. Unter strenger Geheimhaltung verlegte die *Berlin* im November 1936 im Rahmen der Operation „Rügenübung“ nach Swinemünde. Vorrangig Angehörige der deutschen Luftwaffe belegten nun die Kabinen mit dem Ziel Spanien zum Aufbau der „Legion Condor“.

Im Kriegseinsatz

Wie auch bei anderen Passagierschiffen überstieg das Angebot die Nachfrage, und so entschloss sich die Reederei, am 17. Oktober 1938 das Schiff aufzulegen. Im Mai 1939 charterte die NS-Organisation „Kraft durch Freude“ (KdF) die *Berlin* für die letzten beiden Urlaubsfahrten unter ziviler Flagge. Mitte Juli 1939 übernahm die deutsche Kriegsmarine die *Berlin*.

Nach einer Havarie begannen Reparatur- und Umbauarbeiten zum *Lazarettschiff A*, das die Kriegsmarine am 23. August 1939 in Dienst stellte. Unterbrochen von einigen Zwischenstationen in Ostseehäfen, verbrachte das Lazarettschiff *Berlin* seine Dienstzeit überwiegend in Norwegen. Ende 1944 zwang aber die Kriegslage zur endgültigen Rückkehr in die Ostsee. Von Pillau kommend, erreichte das Schiff am 28. Januar 1945 Swinemünde, um Vorräte zu ergänzen. In Höhe der Kriegsansteuerungstonne (KAT)

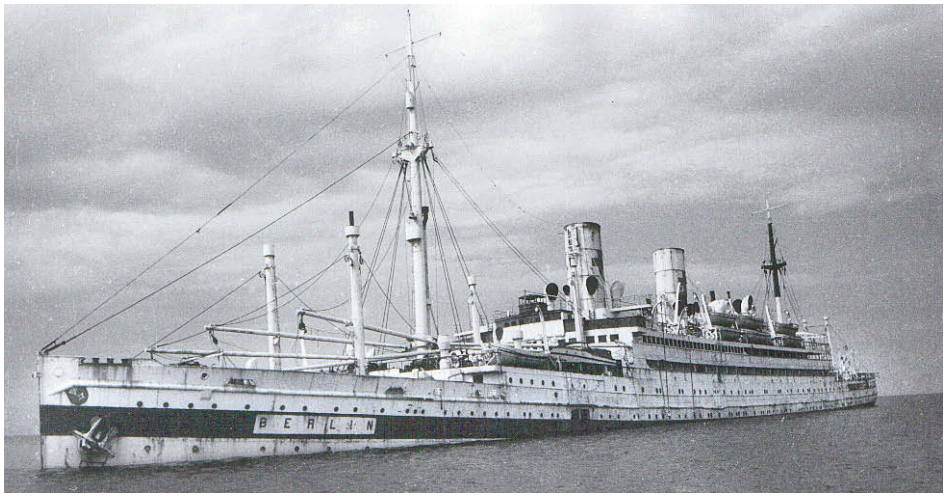
erschütterte ein Minentreffer die *Berlin*. Vorsichtig drehte das Schiff auf Gegenkurs und lief erneut auf eine Mine, die britische Flugzeuge zuvor in dem betreffenden Seegebiet abgeworfen hatten. Es sank auf ebenen Kiel bis zum grünen Streifen (Bestandteil der internationalen Kennzeichnung für Lazarettschiffe). Ein Toter und mehrere Verletzte waren zu beklagen. Die Besatzung und das Sanitätspersonal verließen die *Berlin* am 1. Februar 1945.

Nur noch ein Wrack

Im Rahmen der alliierten Verteilung der deutschen Handelsflotte wurden der Sowjetunion die Wracks in der Ostsee zugesprochen, darunter auch die *Berlin*. Nachdem sich die sowjetische Regierung entschlossen hatte, das Schiff zu heben und instand setzen zu lassen, begann eine Spezialeinheit der Baltischen Rotbannerflotte 1946 mit den Arbeiten. Taucher dieser Einheit und zivile Taucher dichteten die Lecks ab. Während der Arbeiten wohnte das Personal im Boots- beziehungsweise Promenadendeck.

In der Neujahrsnacht 1946/47 explodierte eine deutsche Sprengladung in etwa acht Meter Entfernung vom Schiff und riss die provisorischen Leckabdichtungen weg. Das Wrack sank erneut und wurde kurze Zeit später auch noch vom Frachter *Kronstadt* am Heck gerammt. Nach erneuter Aufnahme der Bergungsarbeiten schwamm die ehemalige *Berlin* am 15. September 1947 auf.

Im Dock der Werft Morskoi Sawod in Kronstadt erhielt das Schiff seinen neuen Namen *Admiral Nachimow*. Den Lazarettschiffanstrich überpönte das Werftpersonal mit schwarzer Farbe. Am 2. Mai 1957 übernahm die UdSSR offiziell die *Admiral Nachimow*. Beim Verlassen der Werft kam das Schiff kurzzeitig fest und beschädigte sich den Backbordpropeller. Die begleitenden Schlepper brachten ab und die Reise konnte fortgesetzt werden. Nach Zwischenstopps in den Niederlanden zur Propellerreparatur und in Sewastopol erreichte die *Admiral Nachimow* den neuen Heimathafen Odessa im Schwarzen Meer.



AUF GROSSER FAHRT: Die spätere *Nachimow* kam als *Berlin* am 26. September 1925 für den Norddeutschen Lloyd im Liniendienst auf der Route zwischen Bremen, Southampton, Cherbourg und New York in Dienst Foto: Sammlung Oesterle

Legendäre Route

In der Sommersaison befuhr das Schiff die sogenannte Krim–Kaukasus-Route nach einem festgelegten Fahrplan. Dazu gehörten die Häfen Jalta, Sotschi, Batumi und Noworossisk. In der Wintersaison bot die Reederei Kreuzfahrten im Schwarzen Meer und im Mittelmeer an. Verdienstvolle Werktätige, vorrangig der Schwerindustrie, konnten sich bei Kurzkreuzfahrten erholen, die staatliche Stellen organisierten.

Als Kulisse diente die *Admiral Nachimow* in dem Film *15 Tage des Jahres*, der 1962 in die Kinos kam. Inzwischen bestimmte die Kuba-Krise das Weltgeschehen und bescherte dem Schiff eine neue Aufgabe als Truppentransporter.

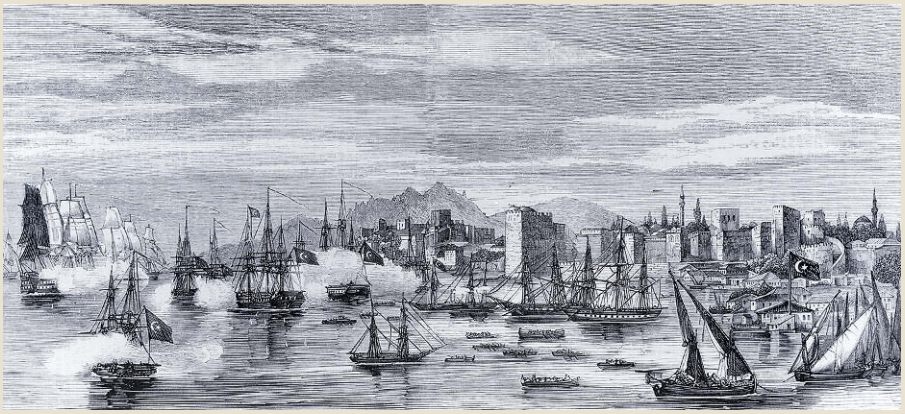
Die Fahrten verliefen unter strenger Geheimhaltung. Dazu Kapitän Sobolew in seinen Erinnerungen: „Das Deck füllte sich schnell mit jungen Männern, die zwar zivil, aber alle einheitlich gekleidet waren. Ein Adjutant brachte zwei versiegelte Päckchen, die nur nach Anweisung zu öffnen waren. In Höhe Kap Cherson sollte ich das erste öffnen, um zu erfahren, welche Weisungen Konteradmiral Charlamow für uns hatte: Fahrtziel Kuba – Anweisungen zur Bosporus-Passage.

Den Beamten vom Behördenkutter tischte man die perfekt vorbereitete Variante vom Austausch von Fischereibesatzungen auf.

HINTERGRUND Berühmter Name

Die *Admiral Nachimow* war nach dem zaristischen Admiral Pawel Nachimow benannt, der 1855 im Krimkrieg gefallen war, in dem sich Russlands wirtschaftliche Schwäche offenbarte. Die völlig rückständige Industrie hatte dem Heer nicht die notwendigen Waffen und der Flotte keine Kohlen liefern können, zudem lähmte Korruption den gesamten militärischen Nachschub. Die Niederlage bewirkte einen nationalen Aufschwung, der seitdem mit dem Namen Nachimow verbunden ist.

Nach ihm wurden folgende Schiffe benannt:
- russischer Panzerkreuzer (1905 gesunken)
- sowjetischer Leichter Kreuzer der *Swetlana*-Klasse (1941 versenkt)
- sowjetisches Passagierschiff, ursprünglich *Berlin* (Untergang 1986)
- sowjetischer Kreuzer der *Swerdlow*-Klasse
- sowjetischer Raketenkreuzer der *Kresta-II*-Klasse (1991 abgewrackt)
- sowjetischer beziehungsweise russischer Schlachtkreuzer der *Kirow*-Klasse



LEGENDÄR: Vernichtung der türkischen Flotte im Hafen von Sinope durch die Russen unter Vizeadmiral Pawel Nachimow am 30. November 1853 Foto: picture-alliance/akg

VOR DER KATASTROPHE: **Die *Admiral Nachimow* in Jalta. Das Schiff der Schwarzmeer-Seereederei hatte eine Verdrängung von 23.480 Tonnen** Foto: Sammlung Oesterle

Ohne die Miene zu verziehen, erklärte der Beamte dem Kapitän, dass er nach Kuba laufen sollte, so hätte es soeben die sowjetische Nachrichtenagentur TASS gemeldet. Später berichtete die sowjetische Zeitung *Prawda*, dass die *Admiral Nachimow* mit Erntehelfern nach Kuba ausgelaufen ist."

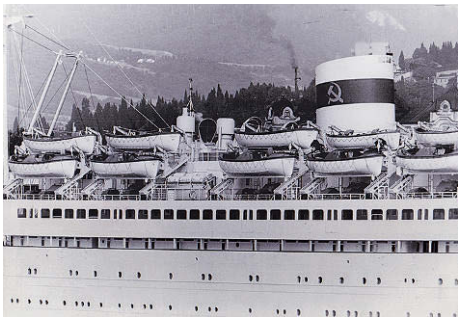
Neuer Kommandant

In den 1970er-Jahren wiederholten sich die „Sonderfahrten". So transportierte man 1977 kubanische Kämpfer mit Bewaffnung und Ausrüstung nach Äthiopien. Ein weiteres wichtiges Betätigungsfeld war die Erwirtschaftung von Devisen. Deshalb brachte das Schiff im Juli 1978 Pilger von Algier nach Djidda.

Der Aufprall riss mittschiffs zwischen Maschinen- und Kesselraum ein 90 Quadratmeter großes Loch. Beim Versuch, als letzte Rettungsmaßnahme das Schiff auf Grund zu setzen, versagte die Ruderanlage, die Elektrizität war sofort ausgefallen, die Rettungsboote konnten nicht mehr zu Wasser gelassen werden

Es folgten die regelmäßigen Rundreisen und Kreuzfahrten. Ende der 1970er-Jahre stieg der legendäre Kapitän Sobolew ab, der sich großer Beliebtheit erfreute. Für viele war das der Anfang vom Ende des Schiffes. Er übergab das Kommando seinen Nachfolgern, denn nicht weniger als zehn Kapitäne befehligten das Schiff bis zum Untergang.

Mit Kapitän Sobolew verschwanden seemännische Qualität, Engagement und Disziplin. Der technische Zustand des Schiffes



ZU SPÄT: **Nach der Kollision blieb keine Zeit mehr, die Rettungsboote zu Wasser zu lassen** Foto: Sammlung Oesterle

nahm merklich ab und so konnte es nur noch in der Küstenschifffahrt beschäftigt werden. Die brachte aber nicht die begehrten Devisen. Nach und nach verließ die Stammbesatzung das Schiff. Ersetzt wurde das fehlende Personal häufig durch zweifelhafte, oft vorbestrafte Leute.

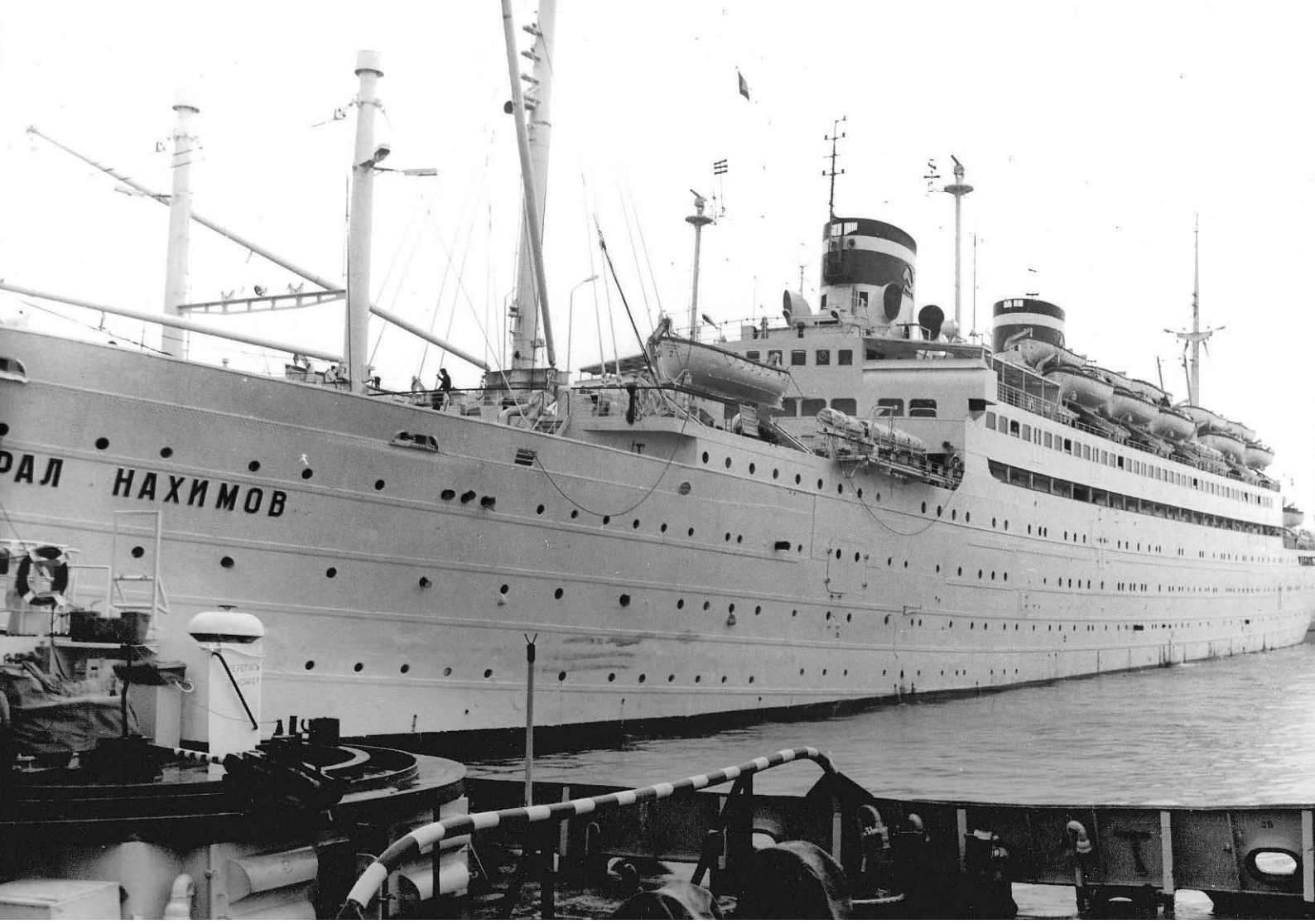
Auch der letzte Kapitän A. N. Markow war wegen Devisenvergehen zur „Bewährung" auf die *Admiral Nachimow* kommandiert worden. Bootsmann Loboda beschrieb in einem Interview die damalige Situation: „Viele nannten das Schiff ‚Buchenwald' (NS-Konzentrationslager in Deutschland) wegen der schlechten Arbeitsbedingungen. Disziplin gab es keine. Wo ich nicht daneben stand, ruhte die Arbeit. Das ganze Deckskommando waren hemmungslose Säufer." Er sprach auch von den „Schwarzfahrern", die an den offiziellen Passagieren vorbeigeschleust wurden. Die ehemalige Bibliothekarin kannte die offizielle Passagierliste, die 897 Personen dokumentierte. Mit 346 Besatzungsmitgliedern befanden sich also 1.243 Menschen an Bord. Nach Angaben der Bergungsmannschaften waren es aber 1.259 Personen, also waren mindestens 16 illegal an Bord.

Nicht mehr geeignet

Im Juli 1986 kam eine Gutachterkommission zu dem Schluss, dass das Schiff für einen Weiterbetrieb nicht mehr geeignet sei. Die Registerbehörde erteilte keine Zulassungsverlängerung. Dessen ungeachtet schickte die Reedereiführung die *Admiral Nachimow* im August auf eine Kreuzfahrt – mit katastrophalen Folgen. Zunächst sah alles nach Routine aus. Mit Kurs Jalta wurden die Lei-

BERICHTERSTATTUNG *Glasnost* auch in der Presse

Hiobsbotschaften verbreitete die UdSSR-Propaganda nur höchst unwillig, um das strahlende Image von der heilen Sowjetwelt nicht zu beschädigen. Wie bei der Tschernobyl-Katastrophe im Frühjahr 1985 unternahm der Kreml zunächst alles, um die Havarie zu vertuschen, dann nach bekanntem Muster zu verharmlosen und dem Westen, der ausführlich über das Unglück der *Admiral Nachimow* berichtete, Panikmache vorzuwerfen. Erst als sich Michail Gorbatschow, damals Generalsekretär der KPdSU, persönlich einschaltete, löste sich die Verkrampfung: Nachrichtensender und Zeitungen berichteten in einer bemerkenswerten Offenheit, die es bis dahin nicht gegeben hatte.



TRAURIGE BILANZ: **Bei der Katastrophe kamen 423 Menschen ums Leben (359 Passagiere und 64 Besatzungsmitglieder)** Foto: Sammlung Oesterle

nen am 29. August 1986 in Odessa losgemacht. Zwei Tage später erreichte das Schiff Noworossisk und machte fest. Das Auslaufen war für 22 Uhr vorgesehen, was auch pünktlich begann.

Die *Admiral Nachimow* verließ Pier 34 und drehte in Richtung Ausfahrt. Gegen 22:15 Uhr meldete sich die *Pjotr Wassew* und forderte den Lotsen an. Der Hafendispatcher quittierte und informierte darüber, dass die *Admiral Nachimow* entgegenkomme und passieren solle.

Regelwidrige Information

Obwohl die *Pjotr Wassew* Wegerecht hatte, ging Kapitän Markow von der *Admiral Nachimow* von der regelwidrigen Information aus, dass er passieren dürfe, und übergab das Kommando an den 2. Offizier Tschudnowski.

Danach legte er sich in die Koje. Tschudnowski kontaktierte die *Pjotr Wassew*, die die Passage bestätigte. Dennoch war sich der 2. Offizier unsicher und ließ zögerlich den Kurs ändern. Auf dem Entgegenkommer stand Kapitän Tkatschenko seit 22:45 Uhr permanent am Radarschirm, weil Dunkelheit und die Lichter am Ufer das Erkennen von möglichen Positionslichtern erheblich erschwerten.

Etwa 20 Minuten später löste er sich vom Radar, erkannte die Lage und befahl um 23:10 Uhr „voll zurück“. Da war es aber bereits zu spät – fast rechtwinklig traf der Massengutfrachter *Pjotr Wassew* die Steuerbordseite der *Admiral Nachimow*. Der Bug bohrte sich in die Aufbauten und der Wulstbug schlug ein riesiges Leck im Unterwasserschiff. Die *Admiral Nachimow* legte sich auf die Seite und versank innerhalb von nur acht Minuten.

Tschudnowski ließ nicht sofort Bootsalarm auslösen und das Personal versuchte durch übliche Bemerkungen („Keine Gefahr, gehen Sie in die Kabinen und warten Sie auf weitere Anweisungen“) die Passagiere zu beruhigen. Dieses Verhalten kostete Expertenmeinungen zufolge rund 200 Passagiere das Leben. Tschudnowski war wohl davon überzeugt, er sei der Hauptschuldige, suchte seine Kammer auf und schloss sich ein. Bei Bergungsarbeiten fand man seinen Leichnam. Trotz der Küstennähe verlief der Rettungseinsatz nicht optimal. Das kleine Lotsenboot *LK 90* war zufällig in der Nähe und rettete 118 Überlebende. Eine Untersuchungskommission stellte zahlreiche Mängel und Fehlentscheidungen verschiedener Verantwortlicher fest. Hauptangeklagte waren jedoch die beiden Kapitäne, die im April 1987 wegen fahrlässiger Tötung zu 15 Jahren Haft und 40.000 Rubel Geldstrafe verurteilt wurden.

„Nur keine Aufregung, wir kommen aneinander vorbei. Gleich unternehmen wir alles, was nötig ist“

Funkspruch vom Frachter *Pjotr Wassew*

Eine Amnestie entließ sie nach fünf Jahren. Markov starb im Mai 2007 an Krebs. Nach massiven Drohungen emigrierte Tkatschenko nach Israel. Die kanadische Küstenwache fand 2003 drei Leichen auf einer Yacht, eine von ihnen war ein gewisser Talor, wie sich Tkatschenko dort genannt hatte. Die *Admiral Nachimow* warf lange Schatten. ⚓

Alltag auf Großkampfschiffen Seiner Majestät

„Äußerste Kraft voraus!“

Ein typisches Manöver mit Linienschiffen und Torpedobooten: Geübt wird ein nächtlicher Torpedobootsangriff in der Ostsee um 1900

Von Dr. Armin Kern

Wir erinnern uns: In *Schiff Classic 3/16* ging es um die allgemeine Bord-routine, Beschäftigung und gutes Essen, um die Männer bei Laune zu halten. In dieser Ausgabe steht der Verlauf eines nächtlichen Manövers der Kaiserlichen Marine im Mittelpunkt. Die authentische Vorlage hierfür stammt aus Vizeadmiral Reinhold von Werners Klassiker *Deutschland Ehr' im Weltenmeer*, der um die Wende zum 20. Jahrhundert erschien und zahlreiche Auflagen erfuhr.

Der Befehl der Übungsflotte für die Nacht lautet: 1. von 8 Uhr an Kriegswachrolle, 2. von 9:30 Uhr an wird abgeblendet gefahren, 3. während der Nacht sind Torpedobootsangriffe unter Verwendung von Manövertorpedos zu erwarten, 4. die Übungen sind bis 1 Uhr nachts beendet, die Flotte wird dann ankern; 9 Uhr vormittags Dampf auf und klar zum Anker-Lichten. Unter den Besatzungen erst Geraune, dann allgemeines Aufatmen, weil die Anspannung nach Mitternacht ein Ende haben wird. Es kommt Hektik auf, der Erste Offizier schreitet um 20 Uhr zur Musterung und Belehrung der Mannschaft über all das, was eintreten kann, aber tunlichst nicht sollte.

Die Geschütze werden überprüft, Manöverkartuschen für die Schnellladegeschütze ebenso verteilt wie Platzpatronen für die Maschinengeschütze und -gewehre. Wer über ein gutes Auge verfügt, geht auf den Ausguck. Gegen 21:30 Uhr heißt es: abgeblendet fahren, kein Lichtschimmer dringt über die Reling.

Späher in die Nacht

16 Linienschiffe Seiner Majestät bewegen sich wie schwarze Riesengespenster in zweireihiger Marschformation nebeneinander mit langsamer Fahrt in Richtung Fehmarn Belt, in weitem Umkreis von den Aufklärungsschiffen umgeben. Die Posten spähen in die Nacht hinaus, ab 23 Uhr können Torpedobootsangriffe erwartet werden!

Wir wechseln unseren virtuellen Standort auf eines der Torpedoboote, das den Angriff mitfahren soll. Es sind zwei Flottillen zu je zehn Booten, zusammen 20 Boote, die den Befehl haben, die Flotte auf ihrem Marsch zwischen Schleimündung und Fehmarn Belt in der Zeit von 23 Uhr bis 1 Uhr anzugreifen. Drei Boote jeder Flottille haben zu diesem Zweck Manövertorpedos an Bord.

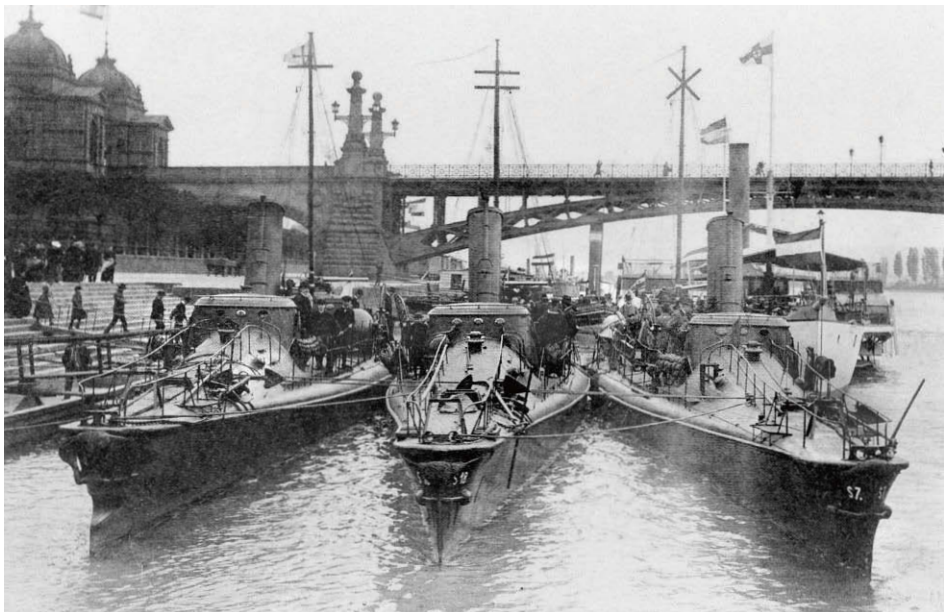
Sie sind um 21 Uhr aus dem Kieler Hafen ausgelaufen und dampfen in die schwarze Ostsee. Um 22:30 Uhr teilt sich der Verband nach vorher abgestimmtem Plan zum Absuchen des Gewässers. Auch die T-Boote fahren abgedunkelt, nichts regt sich, ringsum ist es pechschwarz, hin und wieder verschluckt sich die See.

Plötzlich gehen zwei weiße Leuchtkugeln an Backbord hoch. Die Aufklärungsschiffe haben uns entdeckt und nehmen die Verfol-

GEKONNTES MANÖVER: „Torpedobootsdurchbruch“ beim I. Geschwader um 1900. Die in Feuerlee von den Linienschiffen fahrenden Torpedoboote brechen zum Angriff gegen den Feind durch die eigene Linie durch. Im Vordergrund das Heck von *SMS Kaiser Wilhelm der Große* Foto: Sammlung GSW

gung auf. Wir müssen „durch!“ – also stürmt die aus zwei Booten bestehende Rotte mit laufender Fahrt vorwärts und durchschneidet den dunklen Untergrund. Dann wird die Backbordseite taghell, grelle Schweinwerfer tasten uns ab, doch mit voller Fahrt gelingt es unserem Rottenmann im letzten Augenblick, dem verräterischen Lichtkegel zu entwischen.

Die Lage ist nicht schlecht, denn nach Ansicht des Kommandanten befinden wir uns nun zwischen den Aufklärern und dem Gros der Schlachtflotte. Trillerpfeifensignal zeigt an, die Geschwindigkeit zu drosseln. Steuerbord voraus wird ein dunkles Ungetüm gesichtet – das vorderste Schiff der Flotte! Die beiden Manövertorpedos sind bereits geladen, die Rohrmeister halten die Abzugshebel in den Händen. Da vor uns zu diesem Zeitpunkt ein Torpedoboot angreift, könnte die



BRANDNEU: S 7, S 18 und ein drittes, unbekanntes Torpedoboot der Kaiserlichen Marine, die zwischen dem 6. Mai und 10. Oktober 1885 bei der Firma Schichau, Elbing, vom Stapel liefen Foto: Sammlung GSW

WIE IM SCHARFEN EINSATZ

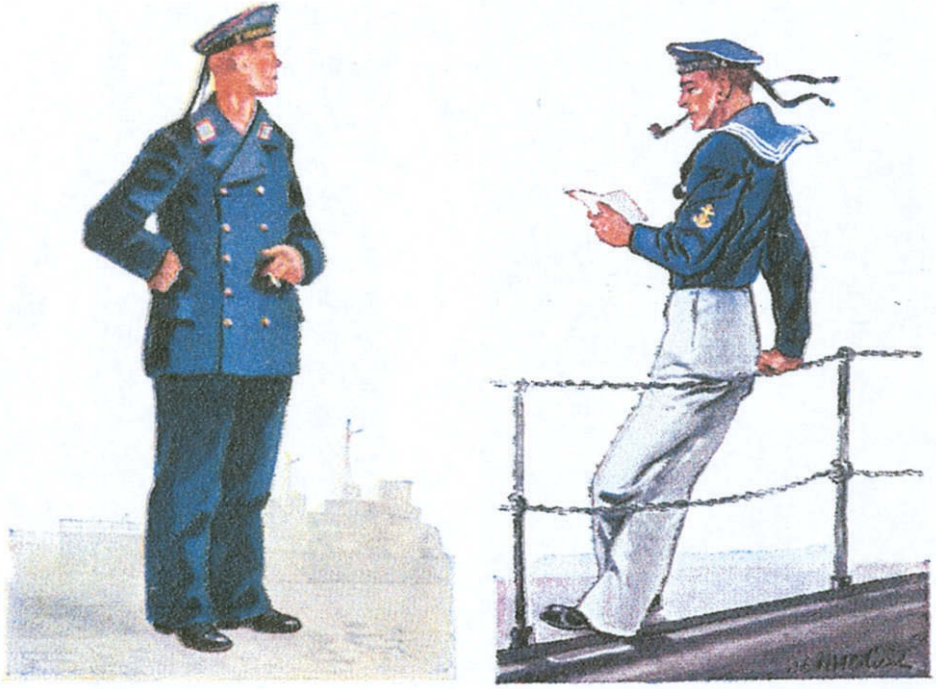
Wie aus dem Nichts blitzt es auf, Scheinwerfer haben uns gepackt, sofort setzt Feuer aus Schnellfeuer- und Maschinengewehren ein ... Es ist nur eine Übung!

Aufmerksamkeit auf dem Linienschiff für ein paar Sekunden von uns abgelenkt sein. Doch weit gefehlt. Wie aus dem Nichts blitzt es auf, Scheinwerfer haben uns gepackt, sofort setzt Feuer aus Schnellfeuer- und Maschinengeschützen sowie Maschinengewehren ein, das im scharfen Einsatz mörderisch gewesen wäre.

Aber wir reagieren, denn das Schiff ist in Schusslinie: Die Abzugshebel schnappen und klatschend fliegen beide Torpedos ins Wasser, während unser Boot abdreht. Das vereinbarte Signal auf dem Linienschiff zeigt dem Kommandanten an, dass beide Sprengkörper im Ziel lagen. Die Flotte stoppt augenblicklich, die Scheinwerfer werden gelöscht und alle Lichter gehen an – ein wunderbares Gemälde. Endlich Übungsende!

Die Torpedoboote nehmen ihre verschossene Fracht wieder auf, deren Lage auf dem dunklen Wasser durch flackerndes Phosphorkalziumlicht kenntlich gemacht ist. Im „richtigen“ Einsatz wäre unser Torpedoboot aller Voraussicht nach verloren, aber das Linienschiff hätte durch die beiden Treffer erheblich Schaden genommen, vielleicht wäre es sogar kampfunfähig gewesen.

Flotte und Flottillen ankern. Alles ruht sich von den Strapazen und der Aufregung der Nacht aus, nur die Wachen bleiben auf Posten, um die Sicherheit der Schiffe zu gewährleisten.



GUT ANGEZOGEN: Torpedomatrose im „Überzieher“ (links) und Torpedo-Maschinistenmaat. Aus dem Album „Uniformen der Marine und Schutztruppen“ von 1933 Foto: Sammlung GSW

Übungsende

Am nächsten Morgen verliest der Kommandierende Admiral die Resultate, hebt einzelne Schiffe, Boote und Dienstgrade zwecks Belobigung hervor und erteilt Tadel, wo er angebracht ist. Danach ergeht der Befehl, die Kohlenvorräte aufzufüllen, wobei dies alles einem regelrechten Wettstreit gleicht.

Der Flottenchef erhält durch Signal von jedem Schiff stündlich Meldung, welche Menge Kohlen jeweils gebunkert wurde, und wenn auf einem Schiff die Arbeit beendet oder sogar ein Rekord erzielt wurde, ertönt ein donnerndes „Hurra!“. Die beste Mannschaft erhält Sonderurlaub sowie eine Extraration Esswaren und Bier. ⚓

Bisher zum Thema „Alltag“ erschienen: SC 2/2016 *Alle Mann an Deck*, SC 3/2016 *Reinschiff, Backen und Banken*

FOUR DAY'S BATTLE: Die legendäre Viertageschlacht vom 11. bis 14. Juni 1666 zwischen England und den Niederlanden mit de Ruyters Flaggschiff *De Zeven Provincien* im Vordergrund. Gemälde von Abraham Storck

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London/The Art Fund

Admiral Michiel de Ruyter

Englands bester Feind

Schon zu Lebzeiten war er eine Legende – und ist es bis heute geblieben, denn nie wieder sollte ein einzelner Admiral die Royal Navy durch seine Siege so kriegsentscheidend bezwingen wie der eigensinnige Mann aus der Hafenstadt Vlissingen Von Alain Felkel

Das Jahr 1665 gilt als Zeitenwende der Seekriegsgeschichte. Am 13. Juni stießen bei Lowestoft an der ostenglischen Küste die niederländische Flotte unter Admiral Jacob von Wassenaer Obdam mit der englischen unter James Stuart, dem Herzog von York, zusammen. Beide Flotten waren gleich stark, doch die englische Flotte segelte in straffer Ordnung gemäß den Instruktionen des Herzogs von York in Kiellinie ins Gefecht: „Ist die eigene Flotte zu Luward und der Feind erwartet den Angriff über denselben Bug liegend, soll die Flotte so an den Feind geführt werden, so dass Schiff gegen Schiff steht."

Was sich so hölzern liest, bedeutete einen Quantensprung in der Seekriegsgeschichte. Bei dieser neuen Kampfweise segelten kanonenstarrende Kriegsschiffe in Vorhut, Zentrum und Nachhut aufgeteilt in Linie an den feindlichen Schiffen vorbei, um sie mit dem Feuer ihrer Breitseiten zu vernichten.

Neue Kampfweise

Von einer derartig reglementierten Gefechtsführung waren die Niederländer weit entfernt. Zwar segelten auch sie in Kiellinie, jedoch in loser Ordnung, zu Gruppen vereint. Ihr Ziel war der Einbruch in die feindliche Flotte, die Melée, das Feuergefecht Schiff gegen Schiff mit anschließendem Branderangriff oder Enterkampf. Doch die sonst so bewährte Taktik versagte. Die Niederländer verloren gleich zu Beginn der Schlacht jegliche Ordnung und liefen in eine Feuerwand. 17 Schiffe sanken, 5.000 Mann fielen, darunter Wassenaer Obdam selbst. Wie es aussah, war der Krieg um die Vorherrschaft im Welthandel schon verloren, bevor er richtig begonnen hatte. Aber Ratspensionär Johann de Witt, der erste Mann der Generalstaaten, hatte noch ein As im Ärmel:

> **„Ich sah ihn niemals anders als ruhig und gleichmäßig; wenn der Sieg sicher war, so sagte er stets, der liebe Gott habe ihn uns geschenkt"**
>
> Graf von Guiche, ein französischer Kriegsfreiwilliger an Bord der *Zeven Provinzien*, über de Ruyter

Michiel Adrianszoen de Ruyter, der sich schon als Geschwaderführer im ersten Englisch-Niederländischen Krieg (1652–1654) hervorragend bewährt hatte.

Es gab nur ein Problem. Der Auserkorene kreuzte gerade in der Nordsee vor Norwegen, um einen Handelskonvoi gegen die Angriffe der Engländer zu verteidigen. Der Hilferuf Johann de Witts erreichte trotzdem sein Ziel. De Ruyter nahm sofort Kurs auf die Heimat und schlüpfte glücklich durch die Blockade, mit der die Engländer die niederländische Küste einschnürten. Am 18. Oktober 1665 übernahm er die Flottenführung. Noch im selben Jahr versuchte er, die Royal Navy zur Entscheidungsschlacht zu stellen. Vergeblich. Dies gelang ihm erst am 11. Juni 1666. Beide Seiten boten alles auf, was sie hatten. Auf englischer Seite führte George Monk, der Lord von Albemarle, das Kommando über 80 Schiffe.

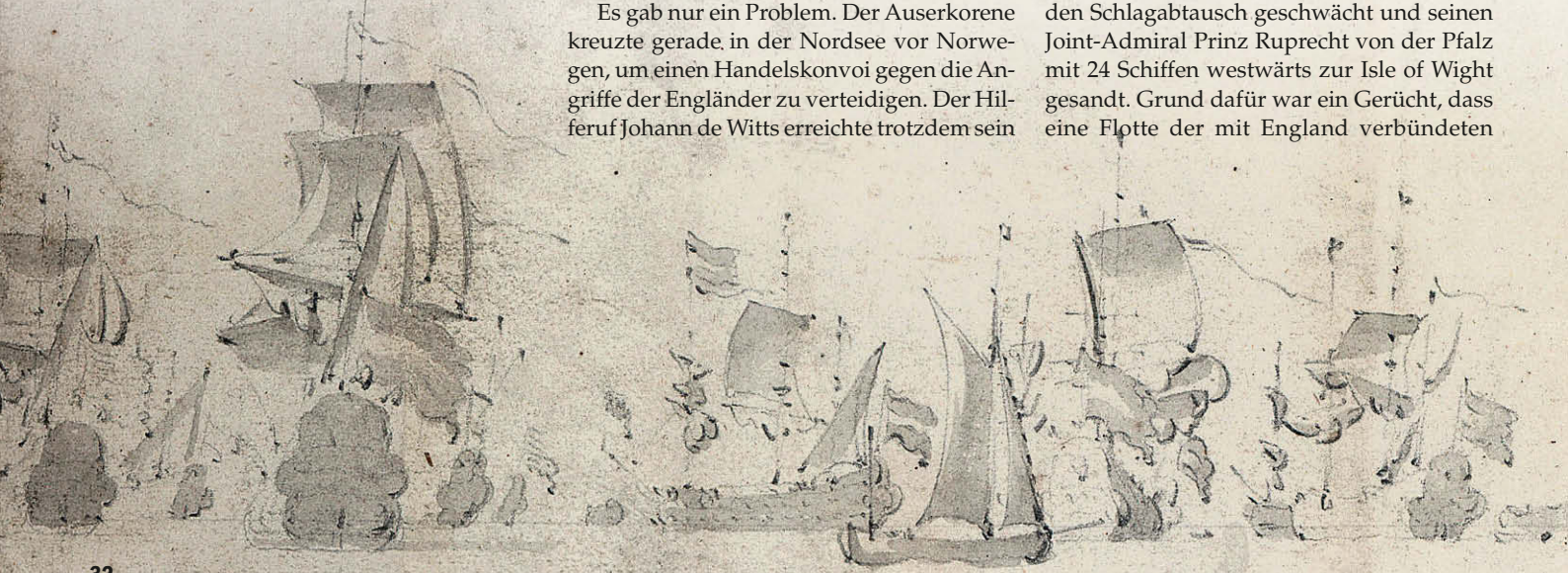
Demgegenüber verfügte de Ruyter über 85 Kriegsschiffe. Auf dem Papier schienen beide Flotten annähernd gleich stark. Doch Monk hatte sich selbst vor dem entscheidenden Schlagabtausch geschwächt und seinen Joint-Admiral Prinz Ruprecht von der Pfalz mit 24 Schiffen westwärts zur Isle of Wight gesandt. Grund dafür war ein Gerücht, dass eine Flotte der mit England verbündeten

HINTERGRUND Kampf um die Seeherrschaft

Der Hauptgrund des englisch-holländischen Konflikts war das Bestreben Englands, die Niederlande als vorherrschende Seehandelsnation abzulösen. Aus diesem Grund erließ Oliver Cromwell 1651 die Navigationsakte. Sie bestimmte, dass die Einfuhr aus Übersee nach England nur auf englischen Schiffen, die Einfuhr aus Europa nur auf englischen oder Schiffen des Ursprungslands abgewickelt werden durfte. Obwohl die Engländer im ersten Englisch-Niederländischen Krieg von 1652 bis 1654 siegten, gelang es ihnen nicht, die Vorherrschaft der Niederlande wesentlich zu erschüttern. Die Generalstaaten erholten sich schnell von der Niederlage. Doch ihre überseeischen Besitzungen waren vor allem der englisch-ostindischen Kompanie und der englisch-afrikanischen Kompanie im Weg. Ein neuer Krieg sollte Abhilfe schaffen. Als Admiral Allin am 29. Dezember 1664 den heimkehrenden holländischen Smyrna-Konvoi in der Straße von Gibraltar angriff, erklärten die Niederlande am 24. Januar 1665 England den Krieg.

STEILE KARRIERE: Als viertes von insgesamt 13 Kindern eines aus Vlissingen stammenden Brauknechts war sein Aufstieg zum Admiral nicht gerade vorgezeichnet. Porträt Michiel de Ruyters (1607–1676) von Ferdinand Bol

Foto: picture-alliance/United Archives/WHA



GROSSE GEGNER: **Die Seeschlacht vor der niederländischen Insel Texel am 11. August 1673 war die letzte Auseinandersetzung im Krieg zwischen den Niederländern auf der einen und Engländern und Franzosen auf der anderen Seite. Im Bildzentrum das 1666 gebaute Flaggschiff *Gouden Leeuw* und die englische *Royal Prince***

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

Franzosen die englische Südküste angreifen würde. Diesen Umstand nutzte de Ruyter. Am 10. Juni 1666 segelte seine Flotte auf Monks Hauptmacht zu und ankerte vor den Downs. Am darauffolgenden Tag kam es zur Schlacht.

Schwere Verluste

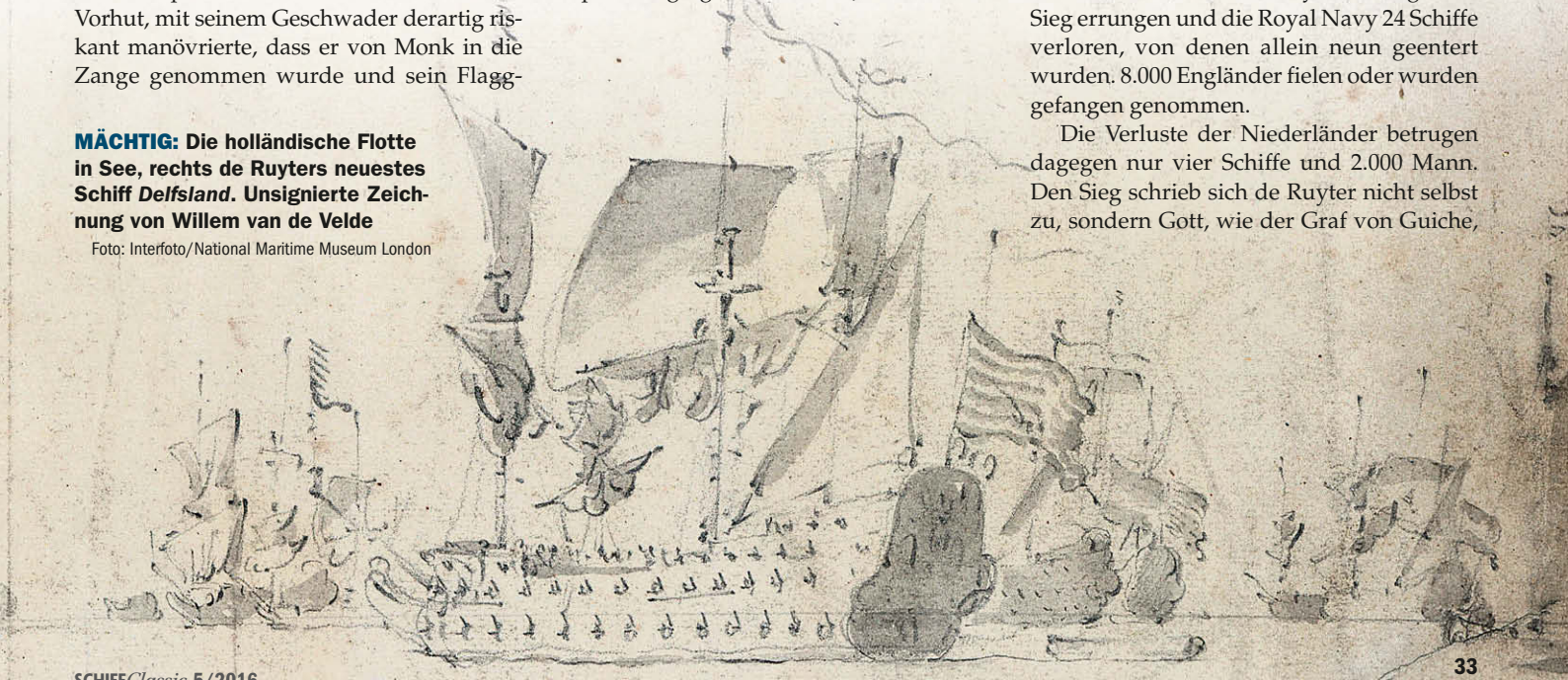
Schon zu Beginn des ersten Kampftages waren die Verluste schwer: Die Niederländer verloren zwei, die Engländer drei Schiffe. Der 12. Juni verlief anfangs ähnlich, bis Cornelis van Tromp, der Führer der niederländischen Vorhut, mit seinem Geschwader derartig riskant manövrierte, dass er von Monk in die Zange genommen wurde und sein Flaggschiff verlor. Schon drohte ihm die Vernichtung, als de Ruyter van Tromp zu Hilfe kam und ihn mit der ganzen Flotte herausschlug.

Am nächsten Morgen zog sich Monk zurück, um sich mit dem Geschwader Prinz Ruprechts zu vereinen. De Ruyter folgte ihm. Hart bedrängt, setzte Monks Flotte über die Gallopers Sandbank, wobei die *Royal Charles* auflief und von den aufenternden Holländern in Brand gesteckt wurde. Doch noch immer war die Schlacht nicht entschieden. Verstärkt durch das Geschwader Prinz Ruprechts, ging Monk am 14. Juni 1666 noch einmal zum Angriff über. Lange Zeit tauschten beide Flotten nur Breitseiten aus, bis es de Ruyter mit van Tromps Hilfe gelang, die englische Flotte zu doublieren und zwischen zwei Feuer zu nehmen.

Schiff um Schiff geht verloren

Dann gab de Ruyter das Signal zum Einbruch in den Feind. Von allen Seiten stürzten sich die Holländer auf die englische Linie und zerschlugen sie. Schiff um Schiff wurde geentert. Als aufkommender Nebel beide Flotten trennte, hatte de Ruyter einen großen Sieg errungen und die Royal Navy 24 Schiffe verloren, von denen allein neun geentert wurden. 8.000 Engländer fielen oder wurden gefangen genommen.

Die Verluste der Niederländer betrugen dagegen nur vier Schiffe und 2.000 Mann. Den Sieg schrieb sich de Ruyter nicht selbst zu, sondern Gott, wie der Graf von Guiche,



MÄCHTIG: **Die holländische Flotte in See, rechts de Ruyters neuestes Schiff *Delfsland*. Unsignierte Zeichnung von Willem van de Velde**

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

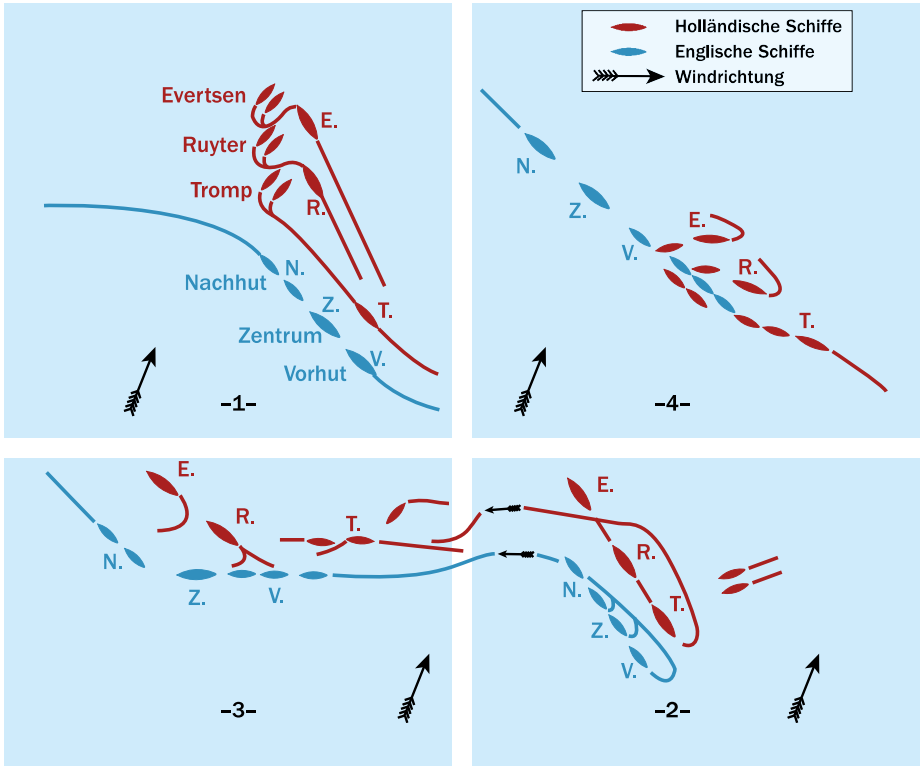
ein französischer Kriegsfreiwilliger an Bord der *Zeven Provinzien*, berichtet: „Ich sah ihn niemals anders als ruhig und gleichmäßig; wenn der Sieg sicher war, so sagte er stets, der liebe Gott habe ihn uns geschenkt."

Auch war de Ruyter kein Mann, dem seine Erfolge zu Kopf stiegen, wie der Franzose beobachtete: „Es möge noch erwähnt sein, dass er etwas von der Einfachheit unserer Patriarchen hatte. Einen Tag nach dem Siege traf ich ihn, wie er sein Zimmer ausfegte und seine Küken fütterte."

Niederlande vorn

Der Sieg erlaubte der niederländischen Flotte für kurze Zeit, die Seeherrschaft im Ärmelkanal auszuüben. Im Juli blockierte de Ruyter die Themsemündung und somit den Handelsverkehr Londons. Die Lage des englischen Königreichs war desolat. Doch die Engländer gaben sich nicht geschlagen. Rigoros ersetzte die Marineverwaltung die personellen Verluste der Royal Navy. Pressgangs hoben überall Mannschaften aus und zwangen sie auf die Schiffe. Die Reparatur der in der Viertageschlacht beschädigten Schiffe lief auf Hochtouren, neue wurden gebaut. Anfang August stach Monk mit der neuen Flotte in See und besiegte de Ruyter am 4. und 5. August 1666 im St. James Fight, was vor allem an der Disziplinlosigkeit van Tromps lag, der mit der Nachhut de Ruyters Befehlen nicht folgte. Dies sollte der Anfang eines bitteren Disputes zwischen beiden Admiralen werden und den zeitweiligen Abschied van Tromps aus der Flotte zur Folge haben.

RUYTERS SIEG Viertageschlacht 1666



ABLAUF: Die Nummern geben die einzelnen Stationen der Schlacht wieder Grafik: Anneli Nau

UMSTRITTEN: Cornelis van Tromp (1629–1691), zuletzt „Lieutenant-Admiral General" der niederländischen Marine. Ihm wurden illegale Handelstätigkeiten und Teilnahme an Verschwörungen nachgewiesen. Gemälde von Peter Lely
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

Entscheidende Idee

Nun schlug das Pendel um. Die englische Flotte blockierte die Häfen der Sieben Provinzen und vernichtete bei Terschelling eine holländische Handelsflotte von 150 Schiffen, was in London als *Holmes Bonfire* gefeiert wurde. Damit schien die Vorentscheidung gefallen. König Karl II. wähnte sich als Sieger. Er befahl Monk, die Flotte abzutakeln und den holländischen Handel durch Kreuzer zu schädigen. Doch zu früh. Der Abbruch der Blockade sollte England teuer zu stehen kommen. Denn er brachte Ratspensionär Johann de Witt und Michiel de Ruyter auf die entscheidende Idee, wie der Krieg gegen England doch noch zu gewinnen war.

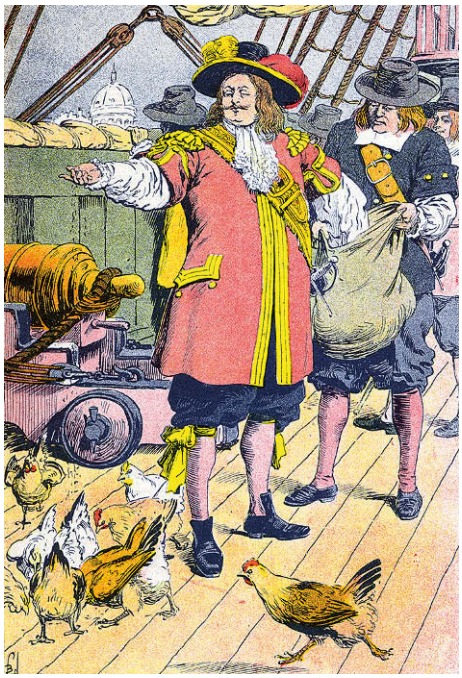
Der Plan war so einfach wie gefährlich: De Ruyter sollte die in der Themse und im Fluss Medway vor Anker liegenden Kriegsschiffe der Royal Navy versenken sowie Werften und Magazine von Chatham vernichten. De Witts Angriffsidee barg aller-

dings große Risiken: Jederzeit konnte der Rest der englischen Flotte die Themsebucht abriegeln und die in den Medway eingefahrene niederländische Flotte festsetzen.

De Ruyter änderte den Plan ab, wie seine Angriffsdisposition vom 11. Oktober 1667 zeigt: „Die Hauptflotte bleibt vor der Themsemündung als Rückhalt liegen. Eine Flottenabteilung geht den Fluss hinauf und vernichtet die bei Gravesend und Tilbury liegenden Schiffe. Dann kommt sie zurück, geht in den Medway, nimmt Sheerness und zerstört die Schiffe und Arsenale im Nebenfluss.“ Der erste Teil der Unternehmung scheiterte, der zweite wurde ein Erfolg.

Vergeblich versuchte Monk, Fort Sheerness zu behaupten und mit hastig improvisierten Strandbatterien die eiserne Kette von Gillingham zu verteidigen. Niederländische Seesoldaten – die erste Marineinfanterie der Welt – nahmen Fort und Batterien im Sturm, ein zur Verteidigung abkommandiertes Kriegsschiff wurde geentert. Ein Brander sprengte die Kette von Gillingham. Dann passierte das Zerstörungsgeschwader unter van Ghent die Fahrtrinne des Medway.

Auf dem Weg kaperten die Niederländer das größte Schlachtschiff der Royal Navy, die *Royal James*, und steckten vier weitere Dreidecker in Brand. De Ruyter selbst kommandierte von einem Boot aus die Angriffsbewegungen, die am folgenden Tag mit der Vernichtung dreier weiterer englischer Schlachtschiffe endeten. Einem Augenzeugen zufolge war „der Fluss voll von fahrenden Schiffen, Booten und brennenden Trümmern; ununterbrochen Geschütz- und Gewehrfeuer, und doch übertönt vom Klagen der Verwundeten; Trompetengeschmetter, Trommelschlag und Hurra-Ruf der Holländer nach jedem Erfolge; über allem dunkler Pulverrauch.“



DIE RUHE SELBST: Von de Ruyter heißt es, er sei nach seinem Sieg in der Viertagesschlacht zunächst seiner Pflicht nachgekommen und habe die Hühner gefüttert

Foto: Interfoto/CCI

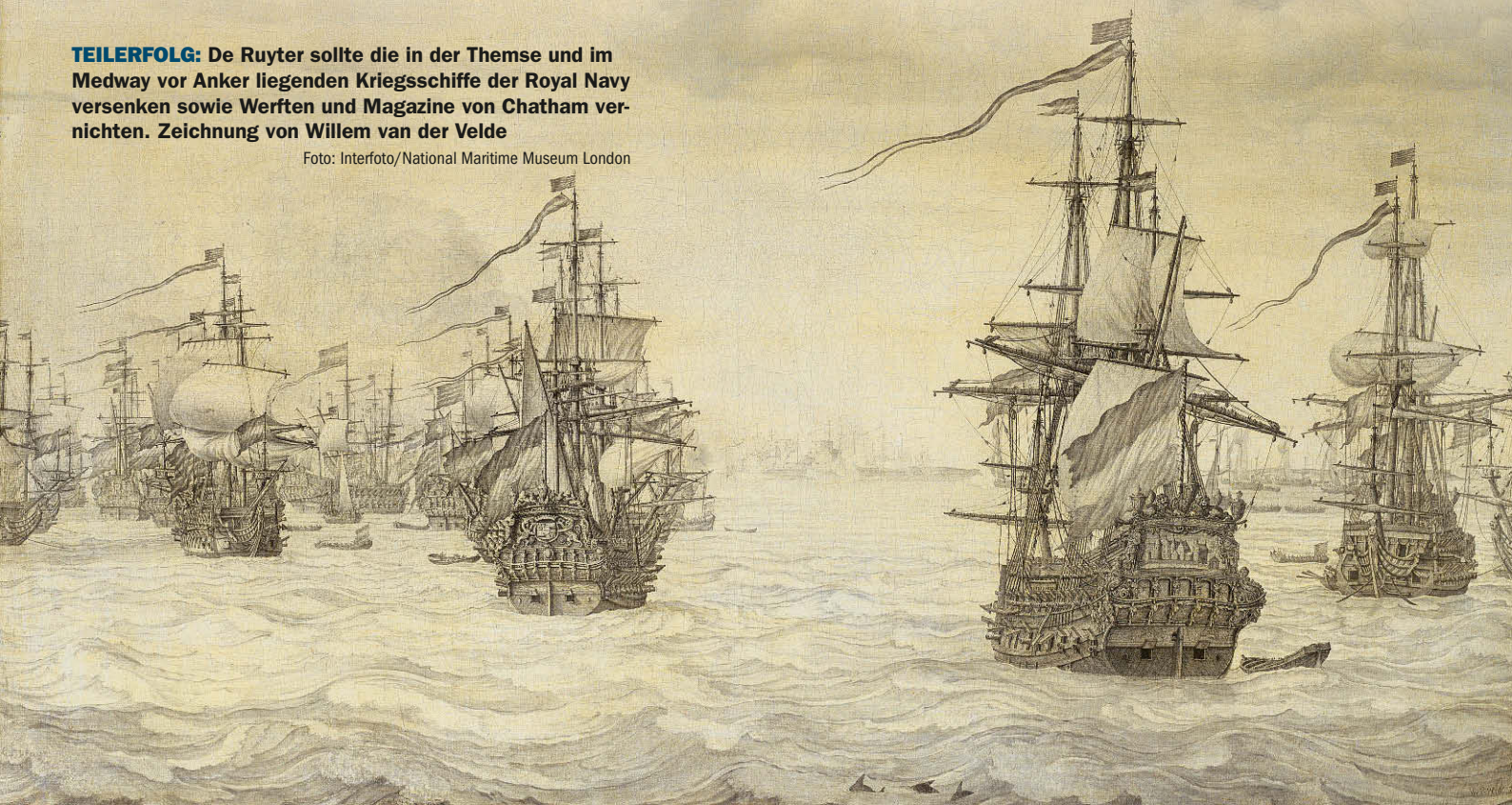
De Ruyters Zug zum Medway wurde zum Desaster für England. Panik brach unter der englischen Bevölkerung aus. Begüterte Kaufleute verließen London, die Dockarbeiter von Chatham flüchteten, der Kohlepreis stieg auf das Zehnfache. De Ruyters Sieg gab den Niederlanden endlich den heiß ersehnten Frieden, der am 27. Juni 1667 in Breda beschlossen wurde. Er brachte beiden Ländern nur geringfügige Vorteile: England bekam die einst holländische Kolonie Neu Amsterdam – das heutige New York –, die Niederlande Surinam. Außerdem durften die Generalstaaten wieder deutsche Produkte einführen.

Brillanz in allen Belangen

De Ruyter hatte die Republik durch Mut, taktische Brillanz und strategischen Weitblick gerettet. Doch niemand wusste besser als er, dass die Generalstaaten nur knapp am Rande einer verheerenden Niederlage vorbeigeschrammt waren. In der Folgezeit reformierte de Ruyter die Disziplin und die Verbandsführung seiner Flotte. Darüber hinaus verbesserte er das Signalsystem und die Feuerschnelligkeit, sodass die niederländische Marineartillerie bald besser und schneller als die englische schoss.

Des Weiteren arbeitete er wie zuvor der Herzog von York ein Regelwerk für das Verhalten beim Marsch und während des Gefechts für die Flotte aus. Als 1672 erneut ein Krieg zwischen England und Frankreich auf der einen Seite und den Niederlanden auf der anderen Seite ausbrach, erwies sich die reformierte niederländische Flotte dank ihrer taktischen Disziplin und de Ruyters genialer Führung ihren Feinden überlegen.

Obwohl die Verbündeten an Zahl stärker waren, schlug de Ruyter sie in den folgenden Monaten nacheinander in den Seeschlachten von Solebay, Schooneveld und Texel, sodass



TEILERFOLG: De Ruyter sollte die in der Themse und im Medway vor Anker liegenden Kriegsschiffe der Royal Navy versenken sowie Werften und Magazine von Chatham vernichten. Zeichnung von Willem van der Velde

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

TOD EINER LEGENDE: De Ruyter starb nach einer am 22. April 1676 in der Seeschlacht von Agosta vor Sizilien gegen die Franzosen erlittenen Verwundung
Foto: picture-alliance/bianchetti/Leemage

AUSSÖHNUNG: De Ruyter und van Tromp haben als Konkurrenten große Siege errungen, aber auch herbe Niederlagen hinnehmen müssen Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

die Verbündeten keine Truppen an der niederländischen Küste landen konnten. Damit war der Plan einer Invasion der Niederlande von See aus endgültig gescheitert und der Krieg für England verloren. Mit dem Frieden von Westminster am 19. Februar 1674 schied England ohne Gewinn aus dem Krieg aus. Karl II. von England sah endlich ein, dass er die Niederlande nicht bezwingen konnte, solange es einen Michiel de Ruyter gab, den seine Matrosen und Soldaten liebevoll *Bestevaer* – Großvater – nannten. Nur Frankreich führte von nun an den Krieg gegen die Generalstaaten weiter.

Dies sollte de Ruyter letztendlich das Leben kosten. Er, der sonst so Eisenfeste, der außer einem Pikenstich nie eine schwere Wunde erlitten hatte, wurde am 22. April 1676 in der Seeschlacht von Agosta vor Sizilien gegen die Franzosen tödlich verwundet. Eine Kanonenkugel zerschmetterte ihm ein Bein und warf ihn vom Achterdeck drei Meter hinunter auf das Oberdeck. Eine Woche später erlag er seinen schweren Verletzungen an Bord seines Flaggschiffs, der *Eendracht*. Als das Schiff mit de Ruyters Leiche gen Heimat aufbrach, erwies ihm die französische Flotte schwarz beflaggt die letzte Ehre.

In Amsterdam angekommen, erhielt er am 18. März 1677 ein Staatsbegräbnis. Zehntausende folgten seinem Sarg in die Nieuwe Kerk, wo ihm ein prachtvoller Sarkophag errichtet wurde.

Bis heute ist de Ruyter unvergessen, auch in Großbritannien. Ein Zitat des britischen Historikers Charles Ralph macht dies deutlich: „Es kann kaum abgestritten werden, dass der niederländische Überfall im Medway mit der Schlacht am Majuba Hill 1881 und dem Fall von Singapur 1942 um den wenig beneidenswerten Vorrang darin wetteifert, die erniedrigendste Niederlage zu sein, die jemals von britischen Truppen erlitten wurde." Nie wieder nach Michiel de Ruyter sollte ein einzelner Admiral die Royal Navy bezwingen. ⚓

HOCHVEREHRT: Denkmal Michiel de Ruyters in seiner Geburtsstadt Vlissingen; der Admiral hat seinen Platz in der europäischen Geschichte sicher
Foto: Interfoto/image BROKER/Barbara Boensch

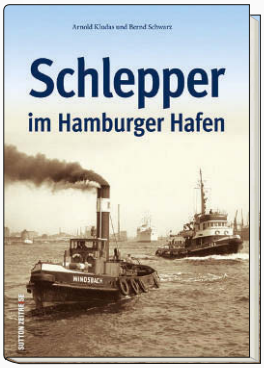
Über Flüsse und Meere

mit Schleppern, Dampf- und Personenschiffen

NEU!

Mit über 160 eindrucksvollen, weitgehend unveröffentlichten Bildern beleuchtet der bekannte Autor die See- und Binnenhäfen in Mecklenburg-Vorpommern und stellt die wichtigsten Schiffstypen wie Frachtewer und Haffkähne, Dampf- und Motorschiffe vor. Er präsentiert die Geschichte traditionsreicher Reedereien und den Arbeitsalltag an Bord und dokumentiert die Personenschifffahrt zwischen Stettin, Stralsund und Rostock.

128 Seiten · ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-95400-480-5
€ [D] 19,99



128 Seiten · ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-95400-707-3
€ [D] 19,99

128 Seiten · ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-95400-680-9
€ [D] 19,99

128 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-95400-336-5
€ [D] 19,99

96 Seiten · ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-95400-352-5
€ [D] 19,99

Bestellen Sie diese und viele weitere Titel unter www.suttonverlag.de

Autoren gesucht!
Für Sie sind Begriffe wie Backboard oder Buganker keine Fremdwörter und Ihre Leidenschaft ist die Schifffahrt?
Mehr auf www.suttonverlag.de/wir-suchen-autoren.html
lektorat@suttonverlag.de
Tel: 0361 - 22 16 80

Geschichten vor Ort

SUTTON

Sutton Verlag GmbH, Hochheimer Str. 59, 99094 Erfurt

MISSION MITTELMEER: In neuer Farbgebung und unter DGzRS-Flagge übernahm der Seenotkreuzer *Minden* in diesem Jahr Verantwortung in der Ägäis
Foto: DGzRS/Die Seenotretter

Internationales Engagement

Erfolgreiche Mission

Anfang Juni 2016 endete der Einsatz des Seenotkreuzers *Minden* in der Ägäis. Seit März konnte das Schiff 1.138 Menschen aus Notsituationen befreien. Deutsche Rettungsschiffe im östlichen Mittelmeer haben eine lange Tradition Von Manuel Miserok

Im Rahmen einer international koordinierten Aktion reagierte die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger gemeinsam mit anderen nordeuropäischen Seenotrettungsdiensten auf eine konkrete Bitte der für die griechischen Küsten zuständigen Hellenic Coast Guard und der Freiwilligen-Organisation Hellenic Rescue Team. Deren Einsatzkräfte waren angesichts der aktuellen Migrationsbewegung insbesondere im östlichen Mittelmeer zwischen Griechenland und der Türkei unter extrem hoher Belastung tätig. „Die Griechen leisten eine hervorragende Arbeit, aber sie kommen allmählich an die Grenzen ihrer Möglichkeiten“, erklärte DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder in einer offiziellen Stellungnahme. Ziel der Mission war es, die griechischen Strukturen nachhaltig zu stärken, griechische Seenotretter auszubilden und zu unterstützen. Für die begrenzte Zeit von März bis Ende

ZAHLEN – DATEN – FAKTEN Seenotkreuzer *Minden*

Baujahr	1985
Bauwerft	Abeking & Rasmussen, Lemwerder
Länge	23,30 m
Breite	5,50 m
Tiefgang	2,0 m
Geschwindigkeit	20 kn
Tochterboot	***Margarete***
Länge	6,90 m
Breite	2,40 m
Tiefgang	0,60 m
Geschwindigkeit	17 kn

RHEINAUFWÄRTS: Der ausgemusterte Seenotkreuzer *Fritz Behrens* mit Tochterboot *Anna* auf dem Rhein bei Duisburg
Foto: Sammlung Miserok

Mai wurden der ehemalige deutsche Seenotkreuzer *Minden* sowie Rettungsschwimmer in die Ägäis entsandt. In Zusammenarbeit mit ihren griechischen Kollegen konnten 1.138 Menschen aus Gefahrensituationen auf See befreit werden.

Die Einsatzbereitschaft der deutschen Seenotretter im eigenen Zuständigkeitsbereich der Nord- und Ostsee blieb von dieser Maßnahme unberührt. In ihrem neuen Revier wurden alle Fahrten der *Minden* und der anderen dort stationierten nordeuropäischen Helfer von der griechischen Seenotleitung in Piräus koordiniert. Die Operation gelang nur in enger Abstimmung zwischen der „International Maritime Rescue Federation" (IMRF) und den griechischen Rettungsdiensten.

Technische Umrüstung

Unmittelbar nach dem Ende ihrer Mission unter der DGzRS-Flagge wurde die *Minden* von der deutschen Hilfsorganisation LifeBoat übernommen. Im Anschluss an eine erneute technische Umrüstung soll der Seenotkreuzer dann von Malta aus in den Rettungseinsatz für Bootsflüchtlinge geschickt werden.

Als drittes Schiff einer insgesamt acht Einheiten umfassenden Baureihe wurde die *Minden* am 3. August 1985 zusammen mit ihrem Schwesterschiff *Vormann Leiss* in Lemwerder bei Bremen getauft. Stationiert wurde das 23,30 Meter lange Spezialschiff bereits zwei Monate vorher in Wilhelmshaven, wo es die baugleiche, fünf Jahre früher in Dienst gestellte *Eiswette* ablöste. Vier Jahre lang sorgte die *Minden* für die Absicherung des Jade-Reviers, bevor sie im Mai 1989 nach List auf Sylt verlegt wurde.

Dort blieb sie bis zu ihrer Ausmusterung aus dem Such- und Rettungsdienst am 16. November 2013. Eine Gruppe maritim Interessierter aus der gleichnamigen Weserstadt in Nordrhein-Westfalen hatte zunächst gehofft, die *Minden* als Ausstellungsobjekt in die Region Ostwestfalen-Lippe holen zu können. Stattdessen erwarb ein Geschäftsmann Anfang 2014 den ausgedienten Seenotkreuzer und nutzte ihn fortan von Wilhelmshaven aus als Privatyacht für selten stattfindende Ausflugs-Törns auf der Nordsee. Der neue Eigner stellte das Schiff nun der DGzRS für den Ägäis-Einsatz unentgeltlich zur Verfügung.

Die technische Endausrüstung der *Minden* übernahm eine Werft an der Unterweser; den Weg zu seinem neuen Bestimmungsort legte der Seenotrettungs-Veteran nicht auf eigenem Kiel, sondern per Decksfracht an Bord eines Seeschiffes zurück. Um den griechischen Seenotrettungsdienst langfristig zu stärken, gab die DGzRS außerdem auf einer finnischen Werft zwei 8,5 Meter lange Rettungsboot-Neubauten in Auftrag. Diese Boote sollen voraussichtlich noch im Verlauf des Jahres ihren Dienst in Griechenland aufnehmen. Nicht zum ersten Mal war mit der *Minden* ein Rettungsfahrzeug der deutschen Seenotretter in der Ägäis eingesetzt. Während des Zweiten Weltkriegs unterstand die DGzRS-Flotte der Gruppe Seenotdienst im Kommando Schiffe und Boote der Luftzeuggruppe (See). Im April 1942 transportierte man die Motorrettungsboote *Ferdinand Laeisz* (Cuxhaven) und *Heinrich Tiarks* (Juist) zusammen mit ihren Besatzungen per Eisenbahn nach Feodosija am Schwarzen Meer, wies sie dort dem Seenotbereichskommando XI zu und überführte sie als Decksfracht auf dem Dampfer *S/S Balkan* durch die Dardanellen in die Ägäis.

DOPPEL-TAUFE: Zusammen mit ihrem baugleichen Schwesterschiff *Vormann Leiss* wurde die *Minden* (links im Bild) 1985 in Dienst gestellt Foto: Sammlung Miserok

Schicksale im Zweiten Weltkrieg

Bei Moudros auf der Insel Limnos wurde der Dampfer mit den Rettungsbooten an Bord am 23. Dezember 1943 durch das britische U-Boot *HMS Sportman* torpediert und versenkt. Die Besatzungen konnten gerettet, die beiden Boote im Januar 1944 gehoben werden, doch man strich sie infolge des Totalverlustes aus der Liste der Charterfahrzeuge des Kommandos Schiffe und Boote der Luftwaffe.

Das Motorrettungsboot *Johannes Mess* (Westerland auf Sylt) wurde im Februar 1943 per Eisenbahntransport zunächst in die Ägäis überführt und am 6. Oktober 1944 durch Artillerie der britischen Zerstörer *HMS Penn* und *HMS Pathfinder* in der Phaleronbucht bei Athen versenkt. Im Juni 1943 folgte die Bahnüberführung des Motorrettungsbootes *Vegesack* (Sankt Peter-Ording), wo es dem Kommando Schiffe und Boote/Kreta unterstellt und am 16. September 1944 bei der Insel Milos durch Fliegerbomben versenkt wurde.

Im Juli 1943 schließlich fuhren zwei weitere Einheiten der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ihrem Schicksal entgegen: Das Helgoländer Rettungsboot *Irene* und das Motorrettungsboot *Heinrich Stalling* (II) wurden in die Ägäis überführt. Beide gelten ebenfalls als Kriegsverlust. ⚓

RETTER Zuverlässiger Schiffstyp

OFFSHORE-VERSORGER: Die ehemaligen Seenotkreuzer *Ossi Barck* (links) und *Eiswette* nach ihrem Umbau als *Emswind* und *Emsstrom* in Emden Foto: Sammlung Miserok

Werftbetriebe an der Unterweser bauten zwischen 1980 und 1991 eine Serie von acht Schwesterschiffen der 23-Meter-Seenotkreuzer-Klasse, von denen sieben an den deutschen und eines an den finnischen Seenotrettungsdienst abgeliefert wurden. Alle Schiffe sind noch heute aktiv – in ganz unterschiedlichen Einsatzbereichen. Typschiff war die *Eiswette* (Baujahr 1980), die in Wilhelmshaven und auf Amrum stationiert war, bevor sie zunächst zum Offshore-Versorgungsfahrzeug *Emsstrom* umgerüstet und im Sommer 2013 nach Kamerun verkauft wurde, um im Golf von Guinea als Patrouillenfahrzeug eingesetzt zu werden. Die baugleiche *Emswind*, als finnischer Seenotkreuzer *Ossi Barck* gebaut, begleitete sie dorthin. Weitere Schiffe: *Fritz Behrens*, *Vormann Leiss*, *Nis Randers*, *Vormann Jantzen*, *Hannes Glogner*.

DGzRS-Chronik

Klar zum Einsatz

MIT DEM RUDERBOOT DURCH DIE BRANDUNG: Diese Zeichnung von 1866 zeigt die mühevolle Arbeit der ersten Seenotretter – Alle Fotos: Sammlung Miserok

Schiffbrüchige aus Seenot retten, Menschen aus Gefahren befreien, Verletzte und Kranke versorgen: die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger hat eine bewegte und bewegende Geschichte

Von Manuel Miserok

Vor 150 Jahren

Die deutsche Schiffbruch-Statistik für das Jahr 1866 verzeichnete 33 verunglückte Schiffe an der Nordsee- und 48 an der Ostseeküste. Von 526 dabei in Seenot geratenen Personen kamen 31 nachweislich ums Leben. Unter den 495 Geretteten waren immerhin 141 Menschen, die durch die Besatzungen der noch jungen, im Jahr zuvor gegründeten Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger aus Gefahrensituationen befreit werden konnten.

Die erste Gesellschaftsversammlung in Hamburg bestätigte den Geschäftsmann und Begründer des Norddeutschen Lloyd Hermann Henrich Meier in seinem Amt als erster Vorstand, dessen Wohnort Bremen wurde daraufhin als Amtssitz der DGzRS konstituiert. Trotz limitierter finanzieller Mittel gelang es Meier und seinen Mitstreitern in jenem Jahr, insgesamt elf neue Bootsstationen einzurichten, darunter die noch heute existierenden Stützpunkte in Büsum, Horumersiel und Warnemünde.

In Zusammenarbeit mit dem Spandauer Feuerwerks-Laboratorium wurden Raketenapparate zur Rettung Schiffbrüchiger nach englischem und französischem Vorbild entwickelt, die Ende des Jahres 1866 erfolgreich getestet wurden. Bereits im ersten Jahr nach der Gründung tauschten sich Vertreter der DGzRS mit ausländischen Organisationen, unter anderem in Russland und den USA, hinsichtlich der Konstruktion von Rettungsbooten aus – der Beginn einer bis heute bestehenden internationalen Kooperation.

INFO

DGzRS: Werderstraße 2, 28199 Bremen
Tel.: +49 (0)421 53707-0
Fax: +49 (0)421 53707-690
E-Mail: info@seenotretter.de
Internet: www.seenotretter.de
Spendenkonto: Sparkasse Bremen
IBAN: DE36 2905 0101 0001 0720 16
BIC: SBREDE22

Vor 100 Jahren

Das Jahr 1916 stand ganz im Zeichen des Ersten Weltkriegs – mit einem unangenehmen finanziellen Nebeneffekt für die DGzRS: Die Einnahmen aus den deutschlandweit bekannten Sammelschiffchen wurden seit Kriegsbeginn dem Roten Kreuz zur Verfügung gestellt. Insgesamt betrieb die Gesellschaft mittlerweile flächendeckend 133 Rettungsstationen, davon 47 an der Nordsee und 86 entlang der Ostseeküste. Die Umrüstung der Flotte vom Antrieb durch Wind- und Muskelkraft hin zu motorgetriebenen Rettungsbooten vollzog sich nur allmählich, erst acht offene Rettungsboote und sechs ehemalige Segelrettungsboote waren bisher mit Motoren ausgestattet. Von den insgesamt 122 aus Seenot geretteten Personen wurden 100 durch Boote und 22 durch die Raketenapparate sicher an Land gebracht. Am 8. Februar starb Arwed Emminghaus, der Begründer und erste Schriftführer der DGzRS, im Alter von 84 Jahren in Gotha.

ZWECKENTFREMDET: Im Kriegsjahr 1916 flossen die Einnahmen aus den Sammelschiffchen an das Rote Kreuz

RETTER IM RUHESTAND: 1966 über 100 Mal im Einsatz, befindet sich der Seenotkreuzer *Arwed Emminghaus* heute im Museum

Vor 50 Jahren

Die Einsatzzahlen und Rettungserfolge haben sich vervielfacht, bei 658 Einsatzfahrten wurden 814 Menschen aus Seenot gerettet oder aus Gefahr befreit. Unter den 21 Rettungsstationen war Cuxhaven mit dem erst ein Jahr zuvor in Dienst gestellten Seenotkreuzer *Arwed Emminghaus* (siehe *Schiff Classic* 1/2015) mit 101 Einsatzfahrten am häufigsten gefordert. In den Logbüchern der Station Laboe waren mit 71 Personen die meisten Geretteten des Jahres 1966 verzeichnet.

Im Bau befand sich der erste komplett aus Leichtmetall konstruierte Seenotkreuzer, der im Folgejahr auf den Namen *Paul Denker* getauft wurde und heute als Technisches Denkmal im Bremer Focke-Museum ausgestellt ist. Schiffe dieses Typs sollten die im Krieg gebauten Rettungsboote nach und nach ersetzen. Der Helgoländer Seenotkreuzer *Adolph Bermpohl* nahm 1966 Kurs auf Oslo, wo die norwegische Seenotrettungsgesellschaft ihr 75-jähriges Jubiläum feierte.

Heute

Seit der Gründung eines organisierten Seenotrettungswesens vor 151 Jahren konnten bisher mehr als 82.000 Personen aus Gefahrensituationen befreit und in Sicherheit gebracht werden. Die DGzRS als einer der modernsten maritimen Rettungsdienste der Welt steuert weiterhin einen klaren Kurs in Richtung Zukunft: Einer Werft an der Unterweser wurde der Auftrag zum Bau von drei Seenotrettungsbooten der bewährten 10,1-Meter-Klasse erteilt, zwei neue 28-Meter-Seenotkreuzer mit Tochterboot sind bereits im Bau.

Entgegen der Tradition, den Schiffsnamen nicht vor der Taufe bekanntzugeben, steht der Name des ersten Neubaus bereits seit der Kiellegung fest. Das für die Rettungsstation Laboe bestimmte Einsatzfahrzeug wird *Berlin* heißen und dort den 1985 in Dienst gestellten Seenotkreuzer gleichen Namens ablösen. Eine besondere Spendenkampagne unter dem Titel „Meine Berlin“ ist bereits angelaufen, die Taufe und Indienststellung des Schiffes ist zum Jahreswechsel geplant.

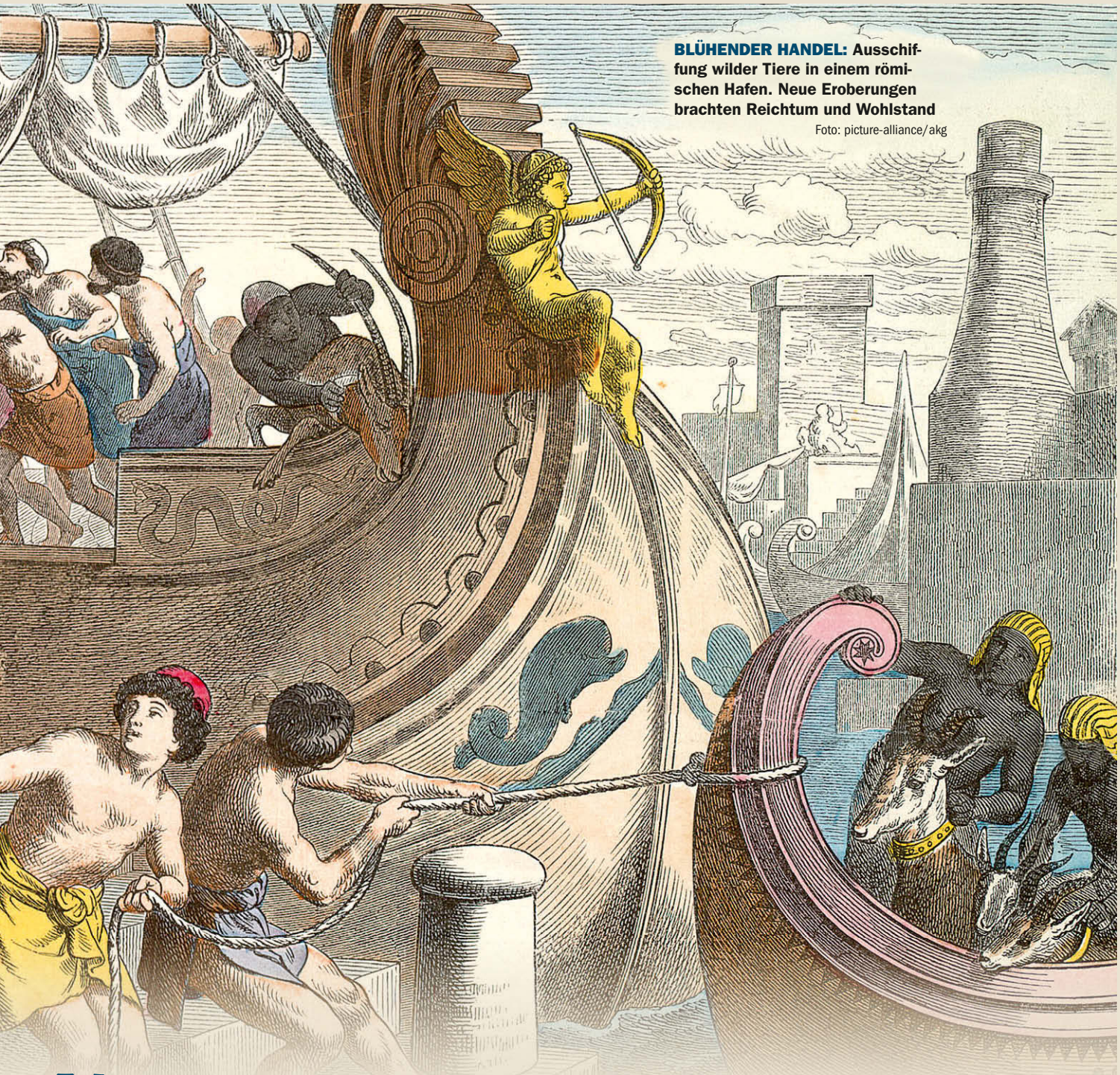
FLOTTENERWEITERUNG: Der modernste DGzRS-Seenotkreuzer *Ernst Meier-Hedde* erhält ein baugleiches Schwesterschiff

Drehscheibe *Mare Nostrum*

Goldene Zeiten

Die Römer liebten das Meer nicht – aber sie nutzten es mit wirtschaftlichem Verstand. So machten Händler und Seeleute auf ihren Schiffen das Mittelmeer zu einem Segen für die Menschen

Von Dr. Pascal Warnking



BLÜHENDER HANDEL: Ausschiffung wilder Tiere in einem römischen Hafen. Neue Eroberungen brachten Reichtum und Wohlstand

Foto: picture-alliance/akg

Knochen und Planken sind verrottet, ein Rammsporn blieb. Jeffrey Royal zog ihn mit seinem Team aus Unterwasserarchäologen vor zehn Jahren aus dem Wasser. Dann noch einen und noch einen und noch einen. Elf insgesamt, verstreut über den Meeresgrund vor der Westspitze Siziliens. Die Sensation war perfekt: Zum ersten Mal war das Schlachtfeld einer antiken Seeschlacht entdeckt – und was für ein Schlachtfeld! Achtzig Schiffe, Tausende Seeleute und Soldaten versanken hier am 10. März des Jahres 241 v. Chr. in den Fluten.

In der Schlacht bei den Ägatischen Inseln schlug Rom Karthago vernichtend, beendete den Ersten Punischen Krieg und errang die Seeherrschaft über weite Teile des Mittelmeers. Bald stellte sich auf dem Mare Internum und an seinen Küsten kein Gegner mehr römischen Interessen entgegen. Fortan nannten die Römer es *Mare Nostrum*, „unser Meer".

Fast 400 Jahre später, unter Kaiser Antoninus Pius, pries der Redner Aelius Aristides Rom als „gemeinsamen Handelsplatz der ganzen Welt". Er schrieb: „Hier kommt alles zusammen: Handel, Schifffahrt, Ackerbau, Metallveredelung, Künste. Was man hier nicht sieht, existiert nicht und existierte nie." Rom beherrschte inzwischen die damals bekannte Welt nicht nur militärisch, sondern auch kommerziell. Der militärische Erfolg Roms ist zur Genüge erforscht und die Grün-

EPOCHAL: Mit dem Sieg in der Seeschlacht bei den Ägatischen Inseln vor der Westküste Siziliens 241 v. Chr. über die Flotte Karthagos beendete Rom den Ersten Punischen Krieg und sicherte sich die Vorherrschaft über weite Teile des Mittelmeeres Foto: picture-alliance/akg

de sind bekannt. Doch wie konnten die Römer den Seehandel derart dominieren? Schließlich liebten sie das Meer angeblich nicht und wurden auch nicht als Handelsvolk wahrgenommen.

Kontrolle der Seewege

Die Eroberungskriege Roms boten dem römischen Seehandel ideale Bedingungen für wirtschaftliches Wachstum. Der Sieg über Karthago sicherte nicht nur die Handelswege über das Meer im Westen – Landtransport kam nur für kurze Strecken oder Luxusgüter infrage –, sondern auch die Kontrolle der Iberischen Halbinsel mit ihrem Silber, Olivenöl, Fisch, Wein, Eisen, Kupfer, Gold und ihren Textilien. Spätestens nach der Zerstörung Korinths 146 v. Chr. galt dies auch für den Osten. Die ehemals bedeutenden karthagischen und korinthischen Händler verloren Schiffe und Kapital. Pompeius beseitigte 67 v. Chr. die Piratengefahr und damit das letzte Risiko für die Profite der römischen Händler. Ihre Anzahl und ihr Aktionsradius vergrößerten sich zunehmend. Die Kriegsbeute füllte die Staatskasse und führte zu einer erheblichen Kaufkraft vor allem in Rom.

Durch die Tribute aus den Provinzen versiegte dieser Mittelzufluss nicht. Immer neue Eroberungen brachten immer neue Reichtümer, Sklaven, Kunstschätze, Anbauflächen; die steigende Zahl an Soldaten führte zu einer wachsenden Nachfrage nach Ausstattung für die Legionäre, also nach Verpflegung, Waffen, Kleidung, Zelten, Transportmitteln und vielem mehr. Goldene Zeiten für den Handel – durchaus im Wortsinn. Doch irgendwann hatte Rom alles erobert, was sich zu erobern lohnte. Das Reich wuchs nicht mehr, die Ausbeutung der Provinzen verringerte sich erheblich.

Und der Handel? Er blühte weiter. Wie war das möglich? Wovon hing es ab, ob römische Händler viel Geld verdienten oder wenig – oder gar Verluste machten? Die Faktoren, die die Gewinne, also die Profitabili-

„Hier kommt alles zusammen: Handel, Schifffahrt, Ackerbau, Metallveredelung, Künste. Was man hier nicht sieht, existiert nicht und existierte nie“

Der römische Redner Aelius Aristides

STELLVERTRETEND: Antoninus Pius, römischer Kaiser vom 10. Juli 138 bis 7. März 161 n. Chr., steht beispielhaft für die Zeit wirtschaftlicher Kraft und Dominanz des Römischen Reiches, die auch auf einen florierenden Seehandel zurückzuführen sind
Foto: picture-alliance/akg

tät, am stärksten beeinflussten, sind mittlerweile erforscht (siehe Literaturtipp auf Seite 47). Um möglichst verlässliche Forschungsergebnisse zu erhalten, wurden mithilfe moderner Regattasoftware statistische Daten zu den Segelzeiten in der Antike gewonnen. Dabei wurde der von William Murray geführte Nachweis für die Übertragbarkeit der Wetterdaten heutiger Großwetterlagen auf die Verhältnisse der römischen Kaiserzeit im Mittelmeerraum für die Rekonstruktion antiker Seerouten genutzt.

Mit dem Programm „Expedition" verknüpfte man schließlich meteorologische Massendaten zu Wind- und Wellenbedingungen im Mittelmeer mit Messwerten von Rekonstruktionen antiker und mittelalterlicher Schiffe sowie Daten moderner Rahsegler wie der *Gorch Fock*. Diese Methode ermöglicht die Bestimmung aller historischen Seerouten.

Steigerung der Effizienz

Da der Handel aus strukturellen Gründen nicht mehr mengenmäßig wuchs, war ein Profitabilitätswachstum nur über ein Margenwachstum zu erreichen. Vereinfacht ausgedrückt: Es mussten entweder die Kosten sinken oder die Preise steigen. Die Preise stiegen nicht. Effizienzsteigerungen ließen die Gewinne weiter sprudeln. Die wichtigsten Voraussetzungen dafür waren Frieden und Recht.

Über 250 Jahre währte der innere Frieden und das römische Rechtssystem hat in wesentlichen Teilen sogar noch heute Bestand. Das römische Recht adressierte alle wesentlichen Konfliktpunkte der Händler und regelte sie pragmatisch. Hinzu kamen die Infrastruktur, vor allem Hafen- und Straßenbau, sowie eine einheitliche Währung und geringe Handelshemmnisse.

Bargeldlose Geschäfte waren selbst über große Entfernungen hinweg möglich und verbreitet. Steuern, Zölle und sonstige Abgaben wurden in relativ niedrigen Prozentsätzen erhoben. Kapital für Investitionen war in ausreichender Menge verfügbar. Nicht Banken waren die wichtigsten Geldgeber, sondern reiche Privatpersonen, Senatoren und Ritter.

Je nach Risiko lagen die Kapitalkosten zwischen sechs Prozent im Jahr und 25 Prozent pro Fahrt. Am teuersten war der Bau eines Handelsschiffes. Hierbei wurden bedeutende technische Fortschritte erzielt, welche die Profitabilität des Seehandels steigerten. Handelsschiffe waren hochseetauglich, konnten sich gegen den Wind halten, aber nicht große Strecken gegen den Wind aufkreuzen.

UNWESEN: 67 v. Chr. trat der römische Politiker und erfolgreiche Feldherr Gnaeus Pompeius (106–48 v. Chr.) den Seeräubern entschieden entgegen („Piratenkrieg") und beseitigte damit das letzte Risiko für die Profite der römischen Händler Foto: picture-alliance/akg

ÜBERDAUERT: Antikes Mosaik aus der römischen Hafenstadt Ostia mit dem Motiv eines Handelsschiffes Foto: picture-alliance/Prismaarchivo

Neue Schiffbauweise

Bahnbrechend war eine neue Bauweise mit Nut-und-Feder-Verbindungen. Der griechische Dichter Homer lässt Odysseus sein „Floß" auf der Insel der Kalypso auf diese Weise bauen. Zwei große Vorteile hatte die neue Art des Schiffbaus: Erstens war der Rumpf wesentlich stabiler und konnte damit größeren Wellen standhalten. Zweitens war die Konstruktion dichter. Man benötigte weniger Dichtungsmittel und musste seltener nacharbeiten. Beides war von enormer Bedeutung, wenn man sich weit auf das offene Meer hinauswagen wollte.

Tatsächlich hatten Seerouten und Segelzeiten einen besonders großen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit des römischen Seehandels. Die Dauer einer Handelsfahrt be-

einflusste die Kosten maßgeblich. Wie lange musste beispielsweise die Besatzung bezahlt und verpflegt werden? Für wie viele Monate mussten Zinsen für das Kapital kalkuliert werden? Oder noch wichtiger: Wie viele Handelsreisen konnten man in einer Saison zwischen bestimmten Häfen durchführen?

Die Zahl der möglichen Fahrten hatte erheblichen Einfluss auf den Jahresgewinn. Eingesparte Zeit bedeutete die Chance darauf, während einer Segelsaison durch zusätzliche Handelsfahrten zusätzliche Gewinne zu erzielen. Daher ist eine Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des römischen Seehandels ohne eine genaue Kenntnis der Reisezeiten nicht möglich.

UNVERZICHTBAR: **Verladen von Nachschub für Legionäre. Relief an der Trajansäule in Rom**
Foto: picture-alliance/akg

Feinmaschiges Wegenetz

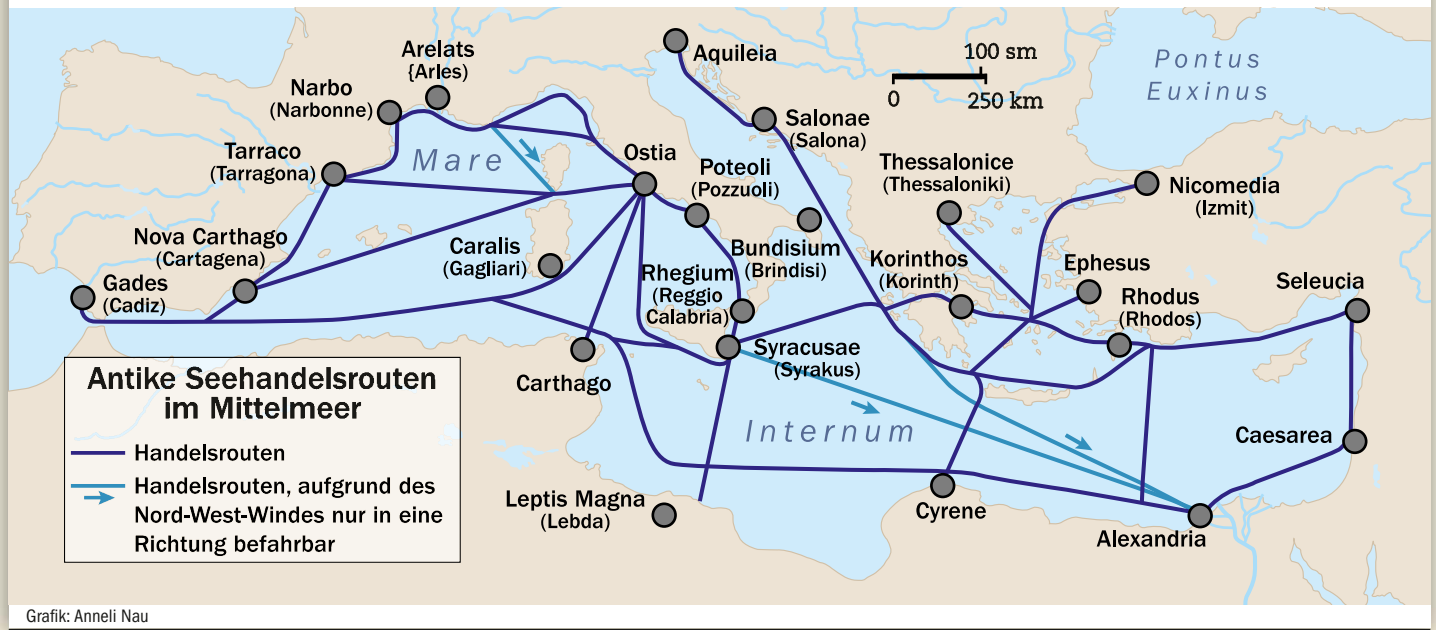
Doch nicht nur die Reisedauer, sondern auch der Verlauf der Segelroute entschied über den Erfolg. Man kann sich die antiken Seerouten über das Mittelmeer wie ein Wegenetz vorstellen, das durch einen dichten Wald oder durch eine Wüste führt, bestehend aus einigen breiten Hauptwegen, zu denen schmalere Zubringerwege führen; als ein Netz also, das das Mittelmeer überzog, teils feinmaschig – so in der Ägäis –, teils grobmaschig – so im westlichen und im zentralen Mittelmeer.

Kam ein Schiff vom Weg ab, lief es große Gefahr, sich zu verirren, war aber noch nicht verloren. Ohne Zweifel gelang auch immer wieder Einzelfahrern ein Durchqueren des Mittelmeers abseits dieser Wege. Doch gerade die Seehändler werden sichere Hauptrouten bevorzugt haben. Wenn sich eine regelmäßige Verbindung zwischen zwei Orten als wirtschaftlich sinnvoll erwies, bildeten sich in der kommerziellen Seefahrt immer ganz bestimmte bevorzugte Routen, die sich aus den Rahmenbedingungen von Geografie, Klima, vorhandenen Häfen und deren wirtschaftlichen Auswirkungen ergaben. Heute können diese Routen über Satellit durch Stickoxidmessungen identifiziert werden.

Für die antiken Routen waren es damalige Autoren, Inschriften, die Funde der Unterwasser-Archäologen sowie die Erkenntnisse der experimentellen Archäologie, Erkenntnisse der Wirtschaftsgeografie, der Meteorologie und der Geowissenschaften, die – bei konsequenter Beachtung und über moderne Software verknüpft – Aussagen zu den Routen und deren jeweiliger Bedeutung zulassen. Die Wege in Verbindung mit See-

> **„Reiche Kaufleute waren erfolgreiche Spieler. Ihr Vermögen basierte auf Risiko und Glück“**
>
> Abulafia, David: *Das Mittelmeer. Eine Biographie*

HANDELSROUTEN Die Römer im Mittelmeer



Grafik: Anneli Nau

MONUMENT: Das Forum Romanum, wirtschaftliches und gesellschaftliches Zentrum Roms, spiegelt bis heute die historische Größe des Weltreiches wider Foto: picture-alliance/Fischer/Bildagentur-online

LITERATURTIPP

Warnking, Pascal: *Der römische Seehandel in seiner Blütezeit. Rahmenbedingungen, Seerouten, Wirtschaftlichkeit.* Pharos Studien zur griechisch-römischen Antike, Band 36, Verlag Marie Leidorf, Rahden/Westfalen 2015

manns- und Schiffbaukunst sind der Schlüssel zur Bestimmung der Erfolgsfaktoren: kürzere Reisezeiten, sicherere Routen mit weniger Schiffsverlusten, der Weg zu den günstigsten Beschaffungspreisen oder der besten Warenqualität, größere und widerstandsfähigere Schiffe.

Mut und Risiko

Dass die Händler der Antike vor allem Abenteurer gewesen seien, ist eine weit verbreitete Auffassung. In den meisten literarischen Quellen aus der Antike findet sich diese Einschätzung. Händler waren und sind in kaum einer Gesellschaft sehr angesehen, insbesondere nicht bei Literaten, Philosophen und Intellektuellen. Eine wissenschaftliche Betrachtung belegt, dass diese Wertung viel zu kurz greift.

Mut und Risikobereitschaft waren – und sind – zwar Voraussetzung für jede Handelsunternehmung, aber über den Erfolg entschied und entscheidet nicht das Glück allein, sondern dieser ist die Summe vieler richtiger Entscheidungen, die im konkreten Geschäftsmodell des jeweiligen Händlers ihren Ausdruck finden. Langfristig ausgerichtete, kluge unternehmerische Entscheidungen sind die einzig mögliche Erklärung für den über ganze Generationen hinweg bestehenden Erfolg großer römischer Händlerfamilien.

Für diese Entscheidungen herrschten im römischen Herrschaftsbereich Rahmenbedingungen, die über Jahrhunderte hinweg so stabil waren, wie es in Europa nach dem Untergang des Imperiums nur noch selten der Fall war. Dies erlaubte den römischen Händlern langfristig, an der Verbesserung ihrer Geschäftsmodelle zu arbeiten.

Segelschiffe

von Joachim Ringelnatz

Sie haben das mächtige Meer unterm Bauch
Und über sich Wolken und Sterne.
Sie lassen sich fahren vom himmlischen Hauch
Mit Herrenblick in die Ferne.
Sie schaukeln kokett in des Schicksals Hand
Wie trunkene Schmetterlinge.
Aber sie tragen von Land zu Land
Fürsorglich wertvolle Dinge.
Wie das im Wind liegt und sich wiegt,
Tauwebüberspannt durch die Wogen,
Da ist eine Kunst, die friedlich siegt,
Und ihr Fleiß ist nicht verlogen.
Es rauscht wie Freiheit. Es riecht wie Welt. –
Natur gewordene Planken
Sind Segelschiffe. –
Ihr Anblick erhellt
Und weitet unsre Gedanken.

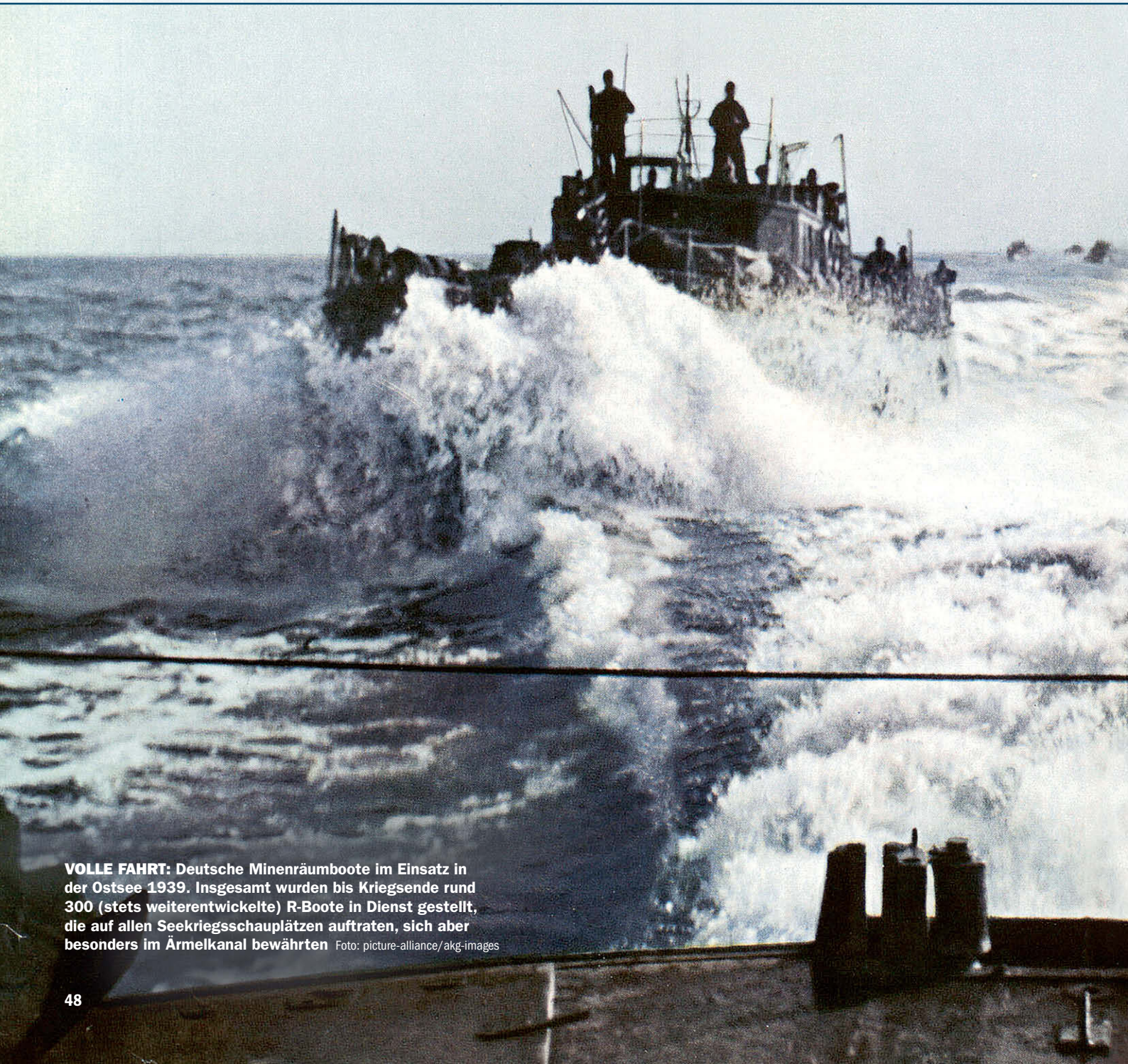
Bedeutendste Händler der Antike

Den Römern wird nachgesagt, dass sie das Meer nicht liebten und Pragmatiker gewesen seien. Sie mussten das Meer nicht lieben. Sie nutzten es. Das machte sie, gemessen am Handelsvolumen, zu den bedeutendsten Händlern der Antike. Römische Kaufleute brachten den Menschen einen Wohlstand, der vor ihrer Zeit und noch 1.000 Jahre nach ihnen nicht erreicht wurde.

Das Mittelmeer eroberte Rom mit Krieg. Händler und Seeleute machten auf ihren Schiffen im Frieden das *Mare Nostrum* zu einem Segen für die Menschen. Das nebenstehende Gedicht des deutschen Schriftstellers Joachim Ringelnatz bringt es auf den Punkt: Segelschiffe weiten die Gedanken … ⚓

Kleine Einheiten im Fokus

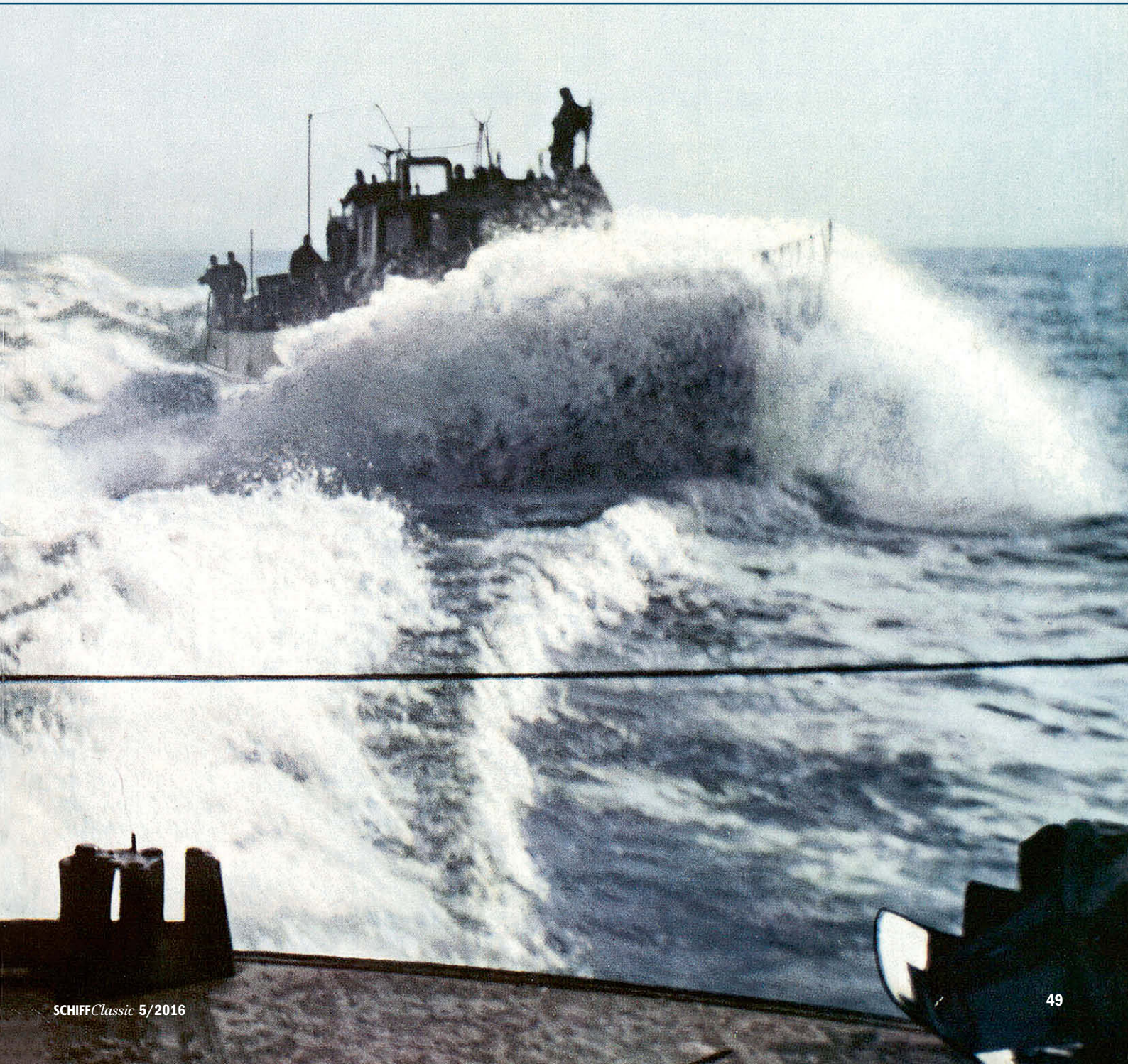
Kampf im Küstenvorfeld



VOLLE FAHRT: Deutsche Minenräumboote im Einsatz in der Ostsee 1939. Insgesamt wurden bis Kriegsende rund 300 (stets weiterentwickelte) R-Boote in Dienst gestellt, die auf allen Seekriegsschauplätzen auftraten, sich aber besonders im Ärmelkanal bewährten Foto: picture-alliance/akg-images

1939: In den ersten Monaten des Zweiten Weltkriegs legten Deutsche und Briten sowohl mit defensiver als auch mit offensiver Absicht Tausende von Minen. U-Boote, Kreuzer, Zerstörer, Torpedoboote, Minenschiffe und Flugzeuge bestimmten die Szenerie

Von Dr. Armin Kern



BEWÄHRT: Flottenbegleiter/Geleitboot F 5 mit weiteren Booten einer Flottille; das Boot, das 1939/40 zum Torpedofangboot umgerüstet wurde, trägt die taktische Nummer 5 und sank 1945 in der Ostsee durch Minentreffer Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Der Seekrieg 1939 bis 1945 (mit deutscher Beteiligung) ist im kollektiven Gedächtnis als Krieg mit U-Booten verankert, mit einigem Abstand folgen die legendären Schlachtschiff-Einsätze. Das hat seine Gründe zum einen in der Überlieferung eindrucksvoller Zeitzeugenberichte, die den nachgeborenen Betrachter als Teil des Geschehens mit einbinden, zum anderen in der Kraft der Technik, die sich im U-Boot und Schlachtschiff wie in keinem anderen maritimen Waffensystem zeigt.

Demgegenüber rückt das Interesse für den Kampf mit kleineren Einheiten in den Hintergrund – ob Zerstörer, Torpedoboote oder Minensucher. In der Rangfolge ganz abgeschlagen ist der Einsatz im Küstenvorfeld, also in den der Küste vorgelagerten Seegebieten. Zu Unrecht, denn deren taktische und operative Bedeutung für eine sowohl defensive wie auch offensive Kriegführung stieg im Lauf der Zeit und machte Küstenvorfelder zu einem hochinteressanten, weil Kräfte bindenden Kampfgebiet.

Minen rücken ins Blickfeld

Diese waren in früheren Jahrhunderten von zum Teil schweren Landbatterien gesichert. Durch die zunächst sporadische, dann systematische Verwendung von Unterwasserwaffen – in erster Linie Minen (siehe *Schiff Classic* 1/2016) – erhielten die Küstenstreifen neue Verwendungsmöglichkeiten. Mit Minen war es erstmals möglich, ganze Flussläufe sowie Einfahrten in Häfen und Buchten zu beherrschen. Nach den negativen Erfahrungen im russisch-japanischen Krieg 1904/05 nutzten die Russen die beständig weiterentwickelte Minenwaffe bereits zu Anfang des Ersten Weltkriegs als Offensiv- und Defensivsperren in der mittleren Ostsee – und waren damit sehr erfolgreich.

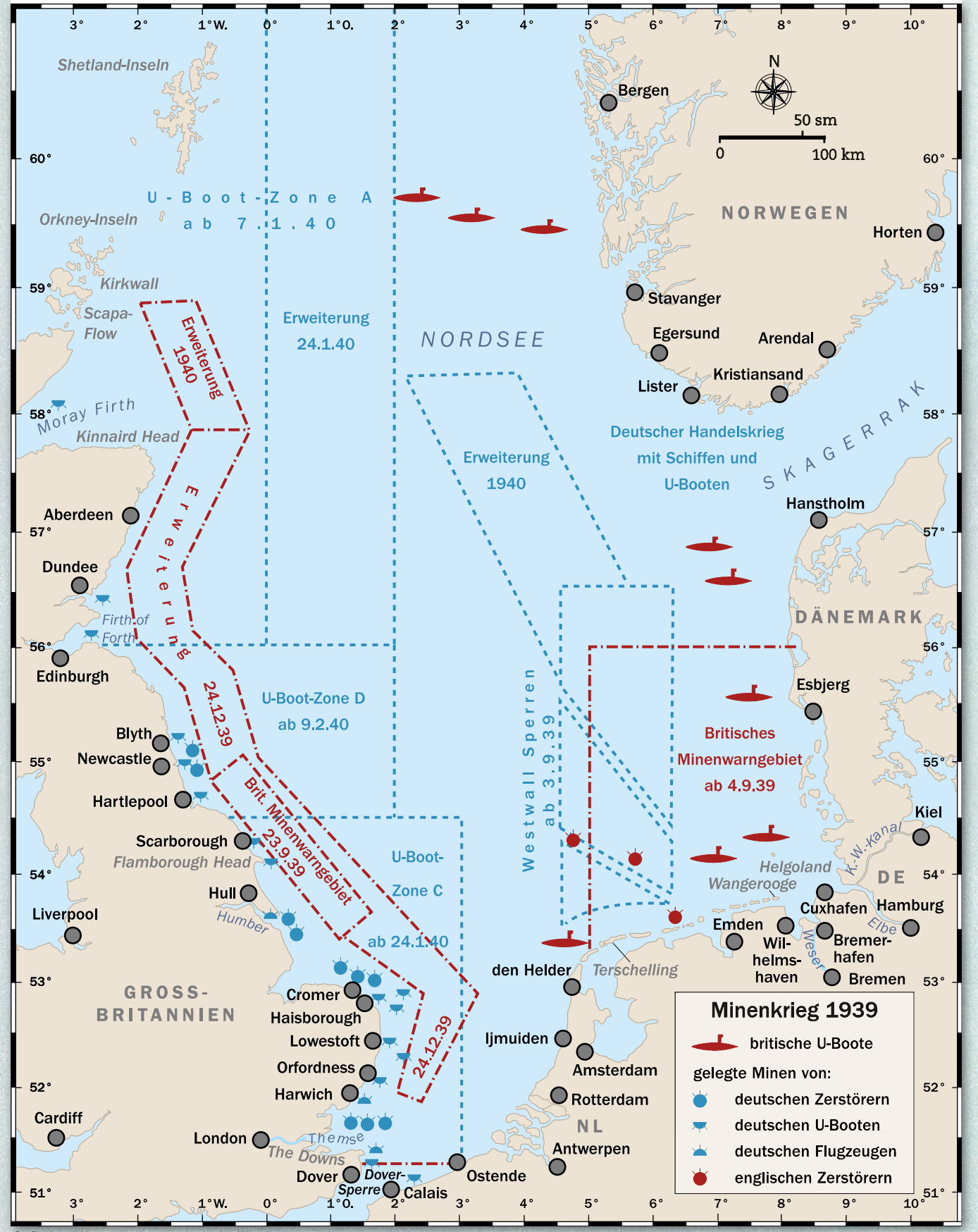
Die Deutschen und Engländer, die den Minen im Gesamtkonzept des Seekrieges bisher keine größere Beachtung geschenkt hatten, folgten. Sie erkannten schnell, dass die unsichtbaren Sprengkörper eine erhebliche Gefahr für Schiffe und U-Boote darstellten, deren kleinere Versionen für den Kampf in Küstennähe gebaut wurden. Die deutschen UB-Boote (für Torpedoangriffe) und UC-Boote (zum Minenlegen) erzielten ab 1915 im Kanal und vor der flandrischen Küste Erfolge – ebenso Flugzeuge, die mit dem Abwurf von Minen und Torpedos ähnlich wirkten.

SCHUTZ ODER NICHT? Zwischen dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Erich Raeder und Flottenchef Admiral Hermann Boehm (im Vordergrund links, in der Mitte Admiral Otto von Schrader) kam es 1939 zum Bruch. Grund war unter anderem die Frage, ob Minen legende Zerstörer Schutz durch schwere Einheiten erhalten sollten Foto: picture-alliance

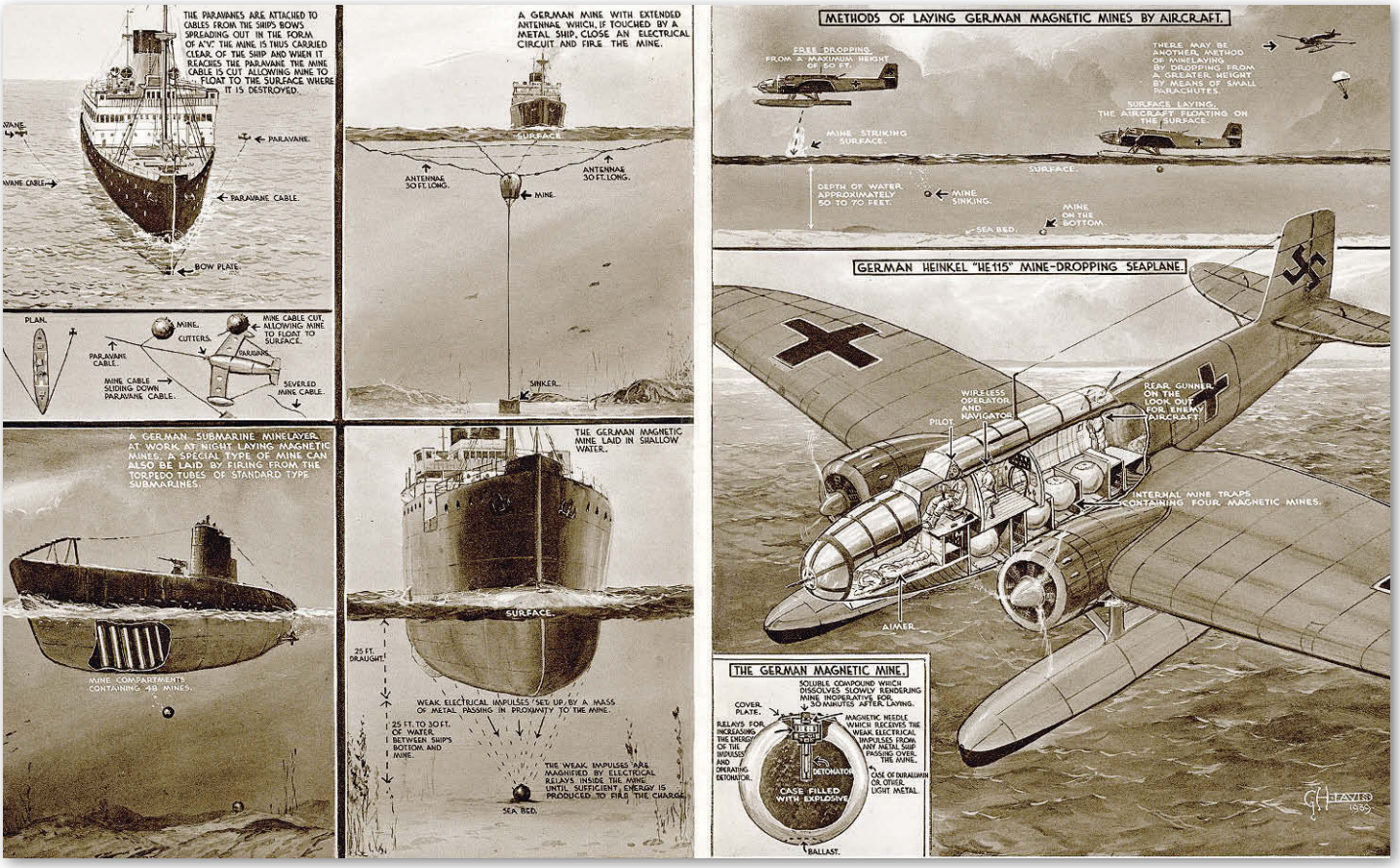
Kriegsbeginn

Der Einsatz der Kriegsmarine gegen Polen 1939 zeigte, dass die Verbesserung von Minen und Torpedos, der Minensuch- und Räumverfahren sowie der diesbezüglichen Fahrzeuge (Zerstörer, Torpedoboote, Minensuch- und -räumboote) nach dem Ersten Weltkrieg richtig gewesen war, denn der jetzige Krieg gegen Polen fand für die Marine ausschließlich im Küstenvorfeld statt. Neben

NORDSEE Unsichtbare Fallen



Grafik: Anneli Nau



IN DER HINTERHAND: **Die Magnetmine wurde für die Briten, die als Abwehrmaßnahme ihre Schiffe sogar mit Stromkabeln umwanden, im ersten Kriegsjahr zum Problem**

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

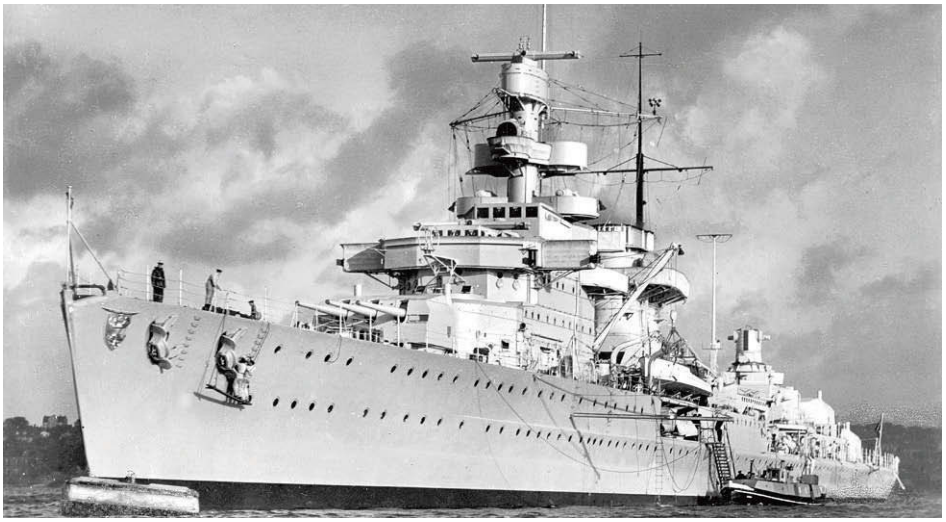
den alten Linienschiffen *Schleswig-Holstein* und *Schlesien* waren die Minensuchboote unter dem Befehl von Kommodore Friedrich Ruge dort die entscheidende Waffe der deutschen Seestreitkräfte; sie sollten Minensperren räumen und polnische U-Boote jagen.

Strategisches Ziel

Mit den Kriegserklärungen Frankreichs und Englands an das Deutsche Reich am 3. September war die strategische Zielsetzung der Kriegsmarine unklar. Zwar hieß es in der Weisung Nr. 1 vom 31. August 1939: „Die Kriegsmarine führt Handelskrieg mit Schwerpunkt gegen England“, aber da die Deutschen dem Gegner zehnfach unterlegen waren und nur zwei einsatzbereite Panzerschiffe (*Admiral Graf Spee* und *Deutschland*) und 26 U-Boote zur Verfügung standen, stellte sich die Frage der Umsetzung.

Ähnlich wie im Weltkrieg lagen die Ausgangsbasen der deutschen Seekriegführung am Südende der Nordsee, doch das weitgespannte Netz britischer Stützpunkte und die Überwachung sämtlicher Seeverbindungen machten jeden Durchbruchsversuch deutscher Handelsstörer zu einem möglicherweise verlustreichen Unterfangen. Die Panzerschiffe operierten als Handelsstörer im Atlantik und teils auch im Indischen Ozean und die U-Boote leisteten, was sie zu leisten vermochten.

Davon unbehelligt, setzte ein regelrechter Minenkrieg ein, als U-Boote (Typ II), Kreuzer, Zerstörer, Torpedoboote, Minenschiffe und Flugzeuge an Großbritanniens Ost- und Südostküste sowie am Kanal in großem Stil Minen zu legen begannen, um Englands Häfen zu verriegeln. Darüber hinaus gaben Minensperren nördlich der Westfriesischen In-



GLÜCK IM UNGLÜCK: **Der Leichte Kreuzer *Nürnberg*, der zurückkehrende Zerstörer aufnehmen sollte, war am 13. Dezember 1939 von Torpedos des britischen U-Bootes *Salmon* im Vorschiff getroffen worden**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

NORDSEE 1939: **Ein Verband Vorpostenboote, die als kleine Kriegsschiffe zur Nahaufklärung in Küstennähe dienten**

Foto: picture-alliance

seln bis auf Höhe des Skagerrak ein- und auslaufenden deutschen Schiffen den bestmöglichen Schutz gegen vorstoßende englische Einheiten („Westwall"-Minensperren).

Die Engländer, die ihre Zerstörer erst zu Minenlegern umbauen mussten, reagierten ihrerseits mit einem ausgedehnten Minengürtel gegen Über- und Unterwassereinheiten, wobei in bestimmten Gebieten auch Scheinminen zum Einsatz kamen, um die lebenswichtige, ohnehin bedrohte Handelsschifffahrt nicht zusätzlich zu gefährden. Der bis dahin erfolgreiche Minenkrieg – unter anderen Schiffen waren der Kreuzer *Belfast* und das Schlachtschiff *Nelson* schwer beschädigt worden – führten in der Seekriegsleitung (Skl) zu der Überzeugung, das Engagement auszuweiten.

Konsternierte Briten

So legten sechs Zerstörer unter dem Befehl des Führers der Torpedoboote, Konteradmiral Günther Lütjens, Mitte Oktober Minen in der Humbermündung und im November brachte Kapitän zur See Bonte mit vier Zerstörern Sperren in der Themsemündung aus. Beides wurde wiederholt, sodass 288 Minen das Gebiet vor der Themse und 250 die Humbermündung verseuchten.

Diesen Maßnahmen fielen 35 Handelsschiffe und zwei Zerstörer zum Opfer, weitere wurden zum Teil erheblich beschädigt. Die britische Führung war konsterniert, denn unmöglich konnte diese Anzahl von Sperren und Minen von deutschen U-Booten gelegt worden sein, wovon man zunächst ausgegangen war, bis das ganze Ausmaß der Folgen sichtbar geworden war. Also entschloss sich die Admiralty zum Auslegen von Flankensperren gegen Überwasserschiffe, die die Deutschen an weiteren und vor allem vom Gegner unbemerkten Minen-Unternehmungen jedoch nicht hindern konnten; 32 Handelschiffe und ein Zerstörer gingen dadurch für die Briten verloren, denen das unfreiwillig aufgezwungene Engagement im eigenen Küstenvorfeld aber durchaus gelegen kam. Denn jedes Unternehmen, das darüber hinausging, hätte gezwungenermaßen den größeren Einsatz ihrer Seestreitkräfte bedeutet.

> **„Zwischen Göring und mir hatte eine Meinungsverschiedenheit bestanden, zu welchem Zeitpunkt mit dem Werfen von Minen begonnen werden sollte. Die Minen der Marine waren fertig"**
>
> Großadmiral Raeder, Erich: *Mein Leben*. Band 2, Seite 189

Die Deutschen fühlten sich nunmehr in ihrer Annahme bestätigt, dass „die englische Seekriegführung (...) auch in Zukunft nicht gewillt sein wird, eine starke offensive Aktivität zu zeigen. Dadurch ergibt sich für die deutsche Seekriegführung nicht nur die Möglichkeit, sondern die Verpflichtung, alle zu Gebote stehenden Kampfmittel mit äußerster Aktivität zum Einsatz zu bringen", wie das Kriegstagebuch der Seekriegsleitung (KTB Skl) vom 16. Oktober 1939 vermerkte. Diese Lagebeurteilung diente tatsächlich als Grundlage für alle deutschen maritimen Operationsplanungen in den folgenden Monaten.

EFFIZIENT: **Deutsche Zerstörer lagerten ihre Minen auf Schienen, sodass man sie für den Abwurf leicht zum Heck schieben konnte**

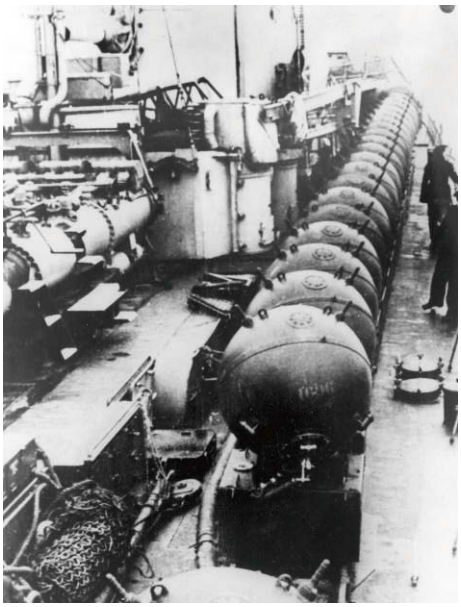


Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Wie geht es weiter?

Die „Minenstrategie" zeigte volle Wirkung und die parallel angelaufenen Unternehmungen der Panzerschiffe und U-Boote im Atlantik deuteten auf eine insgesamt geglückte Eröffnung des Seekrieges gegen Großbritannien hin. Dennoch gab es Unstimmigkeiten in den eigenen Reihen, hervorgerufen durch die Frage, wie der Minenkrieg weitergeführt werden sollte.

Die Seekriegsleitung hatte dafür allein fahrende Zerstörer im Blick, während der Flottenchef Admiral Hermann Boehm beab-

„TEUFELSEI": **Eine an der holländischen Küste angelandete schwere deutsche Mine**

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

AN DER OSTFRONT: Ein Spezialschiff der Kriegsmarine legt Minen im Finnischen Meerbusen. Die Minensperre sollte die sowjetische Ostseeflotte am Auslaufen hindern

sichtigte, sie von den Schlachtschiffen *Scharnhorst* und *Gneisenau* decken zu lassen, was wegen bestehender Luftgefahr abgelehnt wurde. Boehm überwarf sich daraufhin mit dem Oberbefehlshaber Großadmiral Erich Raeder und legte sein Amt als Flottenchef nieder.

Hohe Versenkungsziffer

Dennoch entschloss sich die Marineführung, die wieder zurückkehrenden Zerstörer zumindest durch Kreuzer zu sichern – eine fehlerhafte Maßnahme, wie sich herausstellte, als das britische U-Boot *Salmon* am 13. Dezember 1939 einen Fächer gegen den aus drei Leichten Kreuzern bestehenden Flottenverband schoss, der die von einer Minenunternehmung vor Newcastle heimkehrenden Zerstörer aufnehmen sollte.

Leipzig erhielt einen Treffer mittschiffs und *Nürnberg* ins Vorschiff. Außer den Minen legenden Einheiten bestimmten die Handelskrieg nach Prisenordnung führenden U-Boote das Szenario bis vor Englands Ostküste. Ihr Auftrag lautete, möglichst ungesehen die Elektrotorpedos mit Magnetzündung ins Ziel zu bringen, um die Gegenseite glauben zu machen, die attackierten Schiffe seien auf Minen gelaufen. Ein Verwirrspiel … und tatsächlich waren die Briten noch bei Kriegsende davon überzeugt, dass der Großteil ihrer Schiffsverluste im Küstenvorfeld durch Minen und nicht durch deutsche U-Boote zurückzuführen sei.

Vom 3. September bis zum Beginn von „Weserübung“ am 9. April (Besetzung von Dänemark und Norwegen) wurden 560.000 BRT britischen bzw. in britischen Diensten stehenden Schiffsraumes versenkt, während die Royal Navy mit ihren Minen-Unternehmungen und U-Booten insgesamt nur bescheidene Ergebnisse erzielte. Letztere mussten sich sogar noch jagen lassen – wie zwischen dem 6. und 9. Januar 1940, als das britische U-Boot *Undine* in der Deutschen Bucht durch die Hilfsminensucher M 1201, M 1204 und M 1207 mit Wasserbomben zum Auftauchen gezwungen worden war und sich schließlich selbst versenkte. Auf ähnliche Weise ging das U-Boot *Starfish* verloren, sodass die Admiralty Operationen mit Unterseebooten in der Deutschen Bucht aufgab.

MAKABER: Wie Bomben wurden auch Minen mit Botschaften verziert

Foto: picture-alliance/Süddeutsche Zeitung Photo

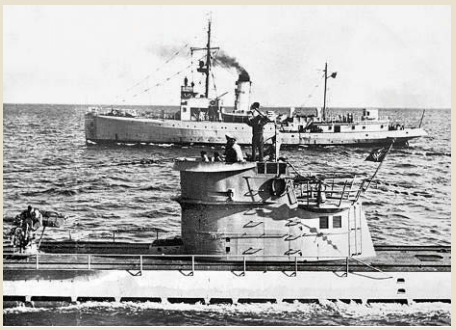
Foto: ullstein bild–Süddeutsche Zeitung Photo/Scherl

Nicht konsequent

Dass der erfolgreiche deutsche Ansatz, kleinere Einheiten im Küstenvorfeld diversifiziert einzusetzen, nicht konsequent weiterverfolgt wurde, hatte drei Gründe: Zum einen weigerte sich der Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Reichsmarschall Hermann Göring, seine Flugzeuge weiterhin als Minentransportmittel zu betrachten, was die Spannungen zwischen Luftwaffe und Kriegsmarine weiter verschärfte. Zum zweiten benötigte die Marine jedes Fahrzeug für „Weserübung“.

Und drittens gelangten die Briten in den Besitz der magnetischen Grundmine. Am 22. November 1939 war bei Dunkelheit ein deutsches Flugzeug beim Abwurf einer solchen Mine beobachtet worden. Die Untersuchung der den Briten keineswegs unbekannten Minenart brachte ihnen wertvolle Erkenntnisse für die Entmagnetisierung ihrer Schiffe und die eigene Produktion. Es dauerte aber noch bis April 1940, als Flugzeuge der Royal Air Force die ersten Magnetminen aus der Luft vor der dänischen Küste, den Ostseezugängen und der Jade abwarfen. ⚓

UMRÜSTUNG Notwendige Maßnahmen



Speziell als solche gebaute Minenleger besaß die Kriegsmarine nicht. Die ab September 1939 notwendig gewordenen Minensperren in der Nordsee und der Ostsee mussten daher von den wenigen vorhandenen Kreuzern, Zerstörern und U-Booten ausgelegt werden; auch zivile Schiffe wurden für diesen Zweck umgerüstet.

***Tender*, ein ehemaliger Verkehrsdampfer, in der Ostsee. Im Vordergrund ein U-Boot auf Parallelkurs** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Die gefürchteten Kampfpanzer der Wehrmacht

Neu am Kiosk!

Jetzt am Kiosk oder online bestellen unter:

www.clausewitz-magazin.de

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

„Skagerrak-Tag“ – ein notwendiges Gedenken

Am 31. Mai 2016 würdigte die britische Regierung den 100. Jahrestag der Skagerrakschlacht unter anderem mit feierlichen Gedenkveranstaltungen auf den Orkney-Inseln Von Lutz Adam

Die Gedenktage, zumal solche, die mit Schlachten oder Gefechten verbunden sind, gelten in Deutschland regelmäßig als „schwierig“. Dafür gibt es zunächst gute Gründe. Die kriegerischen Aktivitäten deutscher Staaten im vergangenen Jahrhundert, insbesondere der von einem diktatorischen Regime geführte Angriffskrieg und die damit verbundenen sowie zeitgleich verübten Verbrechen gegen die Menschlichkeit haben zu einem notwendigen Abreißen von Traditionen geführt. Das gilt auch und weiterhin für die vormaligen Formen des „Heldengedenkens“, die stets auch der Vorbereitung auf neue Opfer der Landessöhne und ihrer Familien dienten. Dennoch entbindet das Bewusstsein, auf einer teilweise schwierigen Vergangenheit aufzubauen, uns nicht von der Beschäftigung mit dem, was unserem heutigen Dasein vorausging.

Lutz Adam, geb. 1964, ist Vorstandsvorsitzender der DGSM und arbeitet als Rechtsanwalt in Düsseldorf. Er ist auf der Fregatte *Schleswig-Holstein* nach Scapa Flow mitgefahren und hat an den Skagerrak-Feierlichkeiten teilgenommen

Vielmehr verpflichtet uns gerade die Oberflächlichkeit der Geschichtsbetrachtung vergangener Jahrzehnte, genauer hinzuschauen und auch Formen für ein angemessenes Gedenken an schwierige Tage zu finden. Gedenktage sind eine ausgezeichnete Gelegenheit, Geschichte im öffentlichen Bewusstsein lebendig werden zu lassen. Bei der Entwicklung einer neuen, aktiveren Kultur des Gedenkens lohnt sich ein Blick über den Gartenzaun. Unsere britischen Nachbarn haben die dort nicht abgerissene Tradition des Gefallenengedenkens vorbildlich weiterentwickelt. In den Mittelpunkt der von ihnen ausgerichteten Feierlichkeiten zum 100. Jahrestag der Skagerrakschlacht stellten sie die unmittelbaren Opfer: Tausende Marinesoldaten beider Seiten, die am 31. Mai 1916 und 1. Juni 1916 den Tod fanden.

Briefe, die Soldaten hinterlassen haben, die an der Skagerrakschlacht teilnahmen, dienten den Planern der Gedenkveranstaltung als Anknüpfungspunkt. In diesen Schriftzeugnissen schildern die damals jungen Männer eindrücklich sowohl ihre Ungeduld, in der kommenden Schlacht bestehen zu wollen, als auch den Horror des Kampfgeschehens nur wenige Tage später. So entstand ein lebendiges Bild des fernen Ereignisses und der beteiligten Opfer, das berührende Nähe zuließ.

Bewegende Zeremonie

Als Teil des Festprogramms in der St. Magnus Kathedrale wurden Auszüge aus diesen Briefen von englischen und deutschen Marinesoldaten rezitiert. Vorbildlich dabei eine junge Frau, Kapitänleutnant der deutschen Marine, die es übernommen hatte, aus dem Brief eines jungen Matrosen der kaiserlichen Marine vorzutragen. Zunächst professionell ruhig und scheinbar distanziert, gewannen die 100 Jahre alten Worte in der weiteren Gestaltung durch die Sprecherin eine Intensität, die keinen Zuhörer unberührt ließ.

Es entstand der Eindruck, die beschriebenen und lautmalerisch umgesetzten Einschläge der Geschosse in den stählernen Schiffsrumpf seien nahe, hätten jeden treffen können – auch diejenigen, die doch sicher und geschützt in der Kirchenbank in Kirkwall oder vor dem Fernsehschirm zu Hause saßen. Die packende Darstellung hob die zeitlich-räumliche Distanz zur Skagerrakschlacht auf und ermöglichte es den Zuschauern für kurze Augenblicke, sich mit den damals Beteiligten zu identifizieren.

Auch die Verbreitung des Gedenk-Events gelang den Briten vorbildlich. Am heimischen Bildschirm konnte der britische Zuschauer dank der BBC die gesamte Veranstaltung live mitverfolgen. Vor Beginn des feierlichen

Auf dem Weg vom Gedenkgottesdienst in der St. Magnus Kathedrale in Kirkwall zur Kranzniederlegung auf dem Soldatenfriedhof auf der Insel Hoy passierte das Boot mit Bundespräsident Joachim Gauck die auf Reede liegende Fregatte *Schleswig-Holstein*, die das Staatsoberhaupt mit der protokollarisch festgelegten Anzahl von Salutschüssen und der vollzählig an Deck angetretenen Mannschaft grüßte

Fotos: Lutz Adam

Gedenkgottesdienstes wurden erläuternde Einspielfilme gezeigt, die späteren Akteure, der Ortspfarrer und der deutsche Militärdekan, gaben Interviews, ortsansässige Passanten wurden befragt und erzählten von ihren persönlichen Verbindungen zum ehemaligen Stützpunkt der Flotte und den in der Schlacht gefallenen Vorfahren. Abwechslungsreich und dem Anlass angemessen seriös wurde der Zuschauer an das historische Geschehen herangeführt, ohne dabei stumpf belehrt zu werden.

Unser Bundespräsident, der gemeinsam mit Prinzessin Anne die Heimatländer der seinerzeit an den Kampfhandlungen beteiligten Soldaten repräsentierte, fand zudem die richtigen Worte, die die Nachgeborenen zum friedlichen Miteinander mahnen. Mit seiner Bibellesung setzte er versöhnliche Akzente.

Besondere Atmosphäre

Anschließend folgte, was wir auch von deutschen Veranstaltungen kennen, die gemeinsame Kranzniederlegung durch das Staatsoberhaupt und die königliche Hoheit auf einem Soldatenfriedhof in der Nähe. Doch nach der ausgiebigen Vorberichterstattung und dem unmittelbar – auch live am Fernsehschirm – mitverfolgten Gedenkgottesdienst mit seinen professionell platzierten Beiträgen wirkte dieses eigentlich als Wiederholung ähnlicher Bilder daherkommende Geschehen viel intimer, persönlicher und berührender als ein vom Sprecherkommentar begleiteter Zehn-Sekunden-Clip in der „Tagesschau“. Die besondere Atmosphäre des windumtosten Friedhofs auf der Insel teilte sich mit, vertiefte und trug die Wirkung der Inszenierung.

Gemeinsame Verantwortung

Das Rad ist von den Briten auch im Zusammenhang mit dieser Gedenkveranstaltung nicht neu erfunden worden. Aber der ruhige Ernst, die professionelle Vor- und Aufbereitung sowie schließlich der Aufwand der Inszenierung und die ausführliche Berichterstattung durch das Fernsehen und in der englischen Presse bewirkten eine Aufmerksamkeit in der britischen Öffentlichkeit für die historische Dimension des Weltkriegs, von der wir in Deutschland weit entfernt sind.

Dazu gehört auch die Identifizierung von tauglichen Symbolen, die leicht erkennbar einen emotional und historisch schwierigen Zusammenhang mit dem Bedürfnis aller Menschen verbinden, etwas zu verstehen und sich zu erinnern. Die rote Mohnblumenblüte, die den Briten als Symbol für ihre gefallenen Soldaten dient, wurde für die deutschen Soldaten, die neben den britischen Kameraden begraben sind, um eine Vergissmeinnichtblüte ergänzt. Das ist ein symbolischer Anfang. Wer zur Belebung von Traditionen vom früheren Feuer die Flamme und nicht die Asche weitertragen will, ist gut beraten, gelegentlich eine unscheinbare Blume und ein Licht des Gedenkens auf ein Soldatengrab zu stellen. ⚓

Macht und Fall der Britischen Ostindien-Company

Eine ehrenwerte Gesellschaft

Mit ihrem Machtmonopol war der Niedergang unaufhaltsam: Die Company musste sich gegen zunehmende Handelskonkurrenz zur Wehr setzen, die Liberalisierung des Marktes leitete schließlich ihren Untergang ein

Von Michael Hummel, M. A.

UNTER VOLLEN SEGELN: „East Indiamen in China Seas“ lautet der Originaltitel dieses Gemäldes von William John Huggins (1781–1845) und zeigt britische Ostindienfahrer, die ihren Weg häufig nach China fortsetzten, bevor sie nach England zurückkehrten

Foto: picture-alliance/CPA Media

GROSSER VERLUST: East Indiaman *Kent* unternahm für die Company zwei Reisen nach Bombay und China und ging auf der dritten Fahrt nach Bengal 1825 durch Feuer verloren Foto: picture-alliance/CPA Media

Ende des 17. Jahrhunderts verzeichnete die Company ausgerechnet in der Heimat einen empfindlichen Rückschlag, konnte sie doch trotz ihrer starken Lobby im Parlament nicht verhindern, dass das per königlichem Freibrief garantierte Handelsmonopol 1694 mittels „Deregulierungsgesetz" aufgehoben wurde.

Jeder englischen Firma war es fortan erlaubt, in Indien Handel zu treiben. Doch nicht nur dies: 1698 wurde mittels Gesetz kurioserweise eine weitere Ostindien-Company gegründet, sodass nun zwei Ostindien-Gesellschaften miteinander konkurrierten.

Die Anteilseigner der „alten" Company fanden aber eine bezeichnende Antwort auf diese missliche Lage: Sie übernahmen einfach große Anteile des neuen Unternehmens und bestimmten damit deren Geschicke. 1702 war diese Episode mit einem dreiseitigen Abkommen beendet. Die beiden Gesellschaften fusionierten und erhielten exklusive Handelsrechte – gegen die Auflage, dem Finanzministerium 200.000 Pfund zu leihen.

Die ständig schärfer werdende Rivalität mit Frankreich bewog die britische Regierung aber dazu, der Ausweitung der Privilegien und des Handelsmonopol der Compa-

GUTE REISE: Stapellauf eines Ostindienfahrers in Newcastle Foto: picture-alliance/Heritage Images

MONOPOLE Pioniere der Globalisierung

Die britische East India Company (EIC) und ihr Gegenstück, die niederländische Verenigde Oostindische Compagnie (VOC), um nur die beiden wichtigsten Institutionen dieser Art zu nennen, waren privilegierte, für das Zeitalter des Merkantilismus im 17. und 18. Jahrhundert typische Handelskompanien. Die sich in dieser Zeit in Europa etablierenden Staaten betrieben durchweg eine Wirtschaft des sogenannten Merkantilismus. Man wollte wirtschaftlich autark sein und die Ausfuhr sollte die Einfuhr übertreffen. Im Übergang von der Natural- zur Geldwirtschaft zog der Staat nunmehr aus dem Handel Steuergelder für die steigenden Staatsausgaben zur Unterhaltung von stehenden Heeren und einer Verwaltung.

Um Steuereinnahmen zu erzielen, wurden Handelskompanien als Monopolgesellschaften gegründet, denen der absolutistische Regent oder die Regierung mit einem „Oktroi“ gegen Abgabenbeteiligung Handelsprivilegien garantierte. Es waren Kapitalgesellschaften, an denen sich die Regenten oder Kaufleute bis hin zu kleinen Bürgern mit unterschiedlichen Einlagen beteiligen konnten. Als Monopolgesellschaften eines Landes, wie in England durch die EIC, war die Konkurrenz am Überseehandel ausgeschlossen.

Die Handelskompanien agierten in Übersee quasi als eigene Staaten und hatten entscheidenden Einfluss auf die wirtschaftliche und politische Entwicklung dieser Länder. Sie wurden im 19. Jahrhundert infolge der Liberalisierung des Handels allmählich aufgelöst. Daraus errichteten in Indien die Engländer und im Malaiischen Archipel die Niederländer ihre Kolonialherrschaft.

ny mit Indien bis 1783 zuzustimmen. Diese Rivalität brach gewaltsam im Siebenjährigen Krieg (1756–1763) auf, der auch auf dem indischen Subkontinent zwischen Truppen der Company und französischen Streitkräften ausgetragen wurde. Der Krieg ging für die Franzosen verloren, die in der Folge für das Unternehmen keine ernsthafte Konkurrenz mehr darstellten.

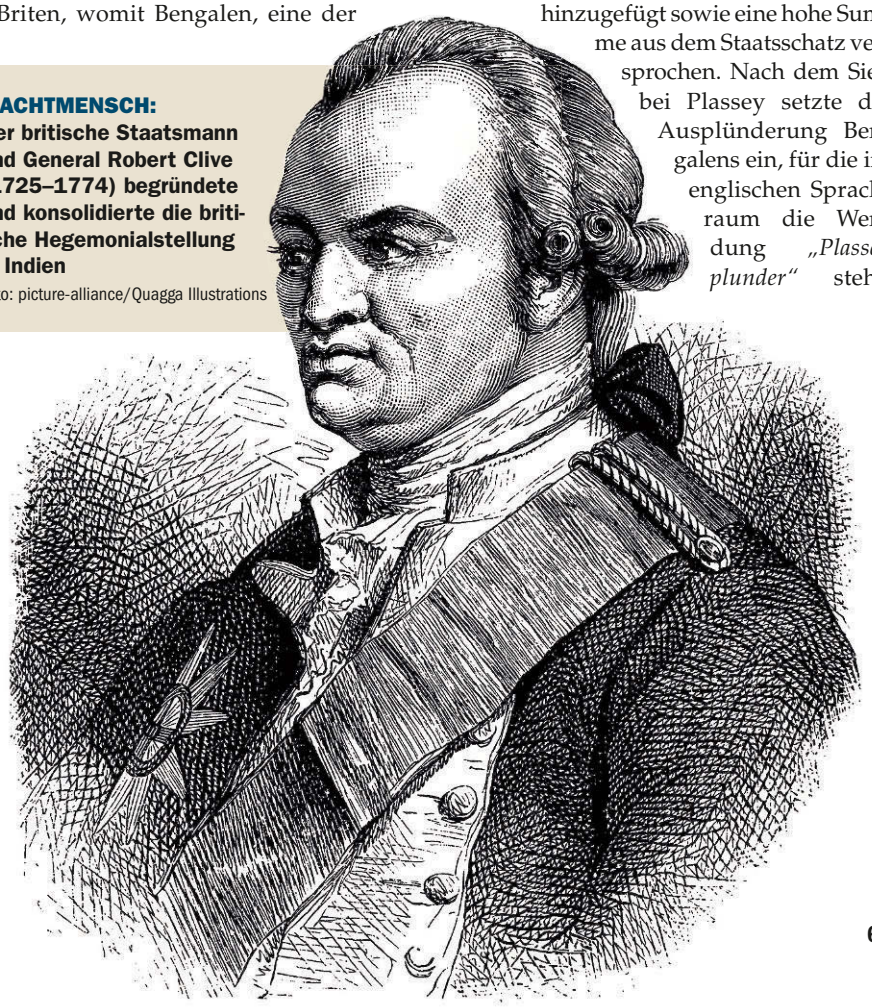
Unkalkulierbare Kosten

Obwohl die Company als Sieger aus dem Ringen gegen die Franzosen hervorging, war sie bereits vorher in eine Krise geraten, deren Gründe zum einen im Niedergang des Mogulreiches und zum anderen in der scharfen Konkurrenz mit den Franzosen bis zum Ende des Siebenjährigen Krieges begründet lagen. Zwar konnte das Unternehmen aus den Streitigkeiten im Mogulreich einen nicht geringen Nutzen ziehen – zum Beispiel, indem ihm das Recht auf zollfreien Handel in Bengalen zugestanden wurde. Gleichzeitig sah sich die Company aber mehr und mehr gezwungen, nun selbst für Recht und Ordnung sorgen zu müssen. Mit anderen Worten: Der „ehrenwerten Gesellschaft“, wie die Britische Ostindiengesellschaft auch genannt wird, wuchs mehr und mehr eine politische und militärische Rolle zu, was die Kosten – zeitweise standen rund 200.000 „Sepoys“ (indische Soldaten der Company und der Britisch-Indischen Armee) unter Waffen – enorm in die Höhe schnellen ließ.

Schlacht bei Plassey

Die Handelsbeziehungen mussten deshalb neu geordnet werden. Diese Neuordnung entwickelte sich nach der Schlacht bei Plassey im Jahre 1757 in eine sehr lukrative Richtung. Die Schlacht gegen den letzten unabhängigen Nawab (Herrscher) von Bengalen, Siraj-ud-Daula, endete mit einem Sieg für die Briten, womit Bengalen, eine der reichsten Provinzen Indiens, in britischer Hand war. Das Treffen war allerdings bereits vor dessen Ausgang entschieden; der kommandierende britische General Robert Clive hatte Mir Jafar, den Onkel Sirajs, und den Stabschef des Nawab sowie die Mehrzahl seiner Soldaten bestochen, die sich während der Schlacht frühzeitig ergaben oder sogar ihre Waffen auf die eigenen Kameraden richteten.

Mir Jafar, der als Belohnung für seinen Verrat die Nachfolge Sirajs antreten durfte, war in der Folge nicht mehr als eine Marionette der Engländer. Er hatte Clive für den Thron alte Privilegien bestätigt und neue hinzugefügt sowie eine hohe Summe aus dem Staatsschatz versprochen. Nach dem Sieg bei Plassey setzte die Ausplünderung Bengalens ein, für die im englischen Sprachraum die Wendung *„Plassey plunder“* steht.



MACHTMENSCH:
Der britische Staatsmann und General Robert Clive (1725–1774) begründete und konsolidierte die britische Hegemonialstellung in Indien
Foto: picture-alliance/Quagga Illustrations

ZWISCHEN ASIEN UND EUROPA: ***Asia*** **war 1811 gebaut worden und ist auf diesem Gemälde von William John Huggins vor Hongkong 1831/32 dargestellt, umgeben von weiteren europäischen Schiffen und chinesischen Dschunken** Foto: picture-alliance/CPA Media

Der Reichtum Bengalens sicherte den Briten ihre Geschäfte und ihre politische Dominanz – und führte dort zu Beginn der 1770er-Jahre zu einer dramatischen Hungersnot, die in wenigen Jahren ein Drittel der Bevölkerung dahinraffte; heutige Schätzungen gehen von bis zu zehn Millionen Toten aus. Die Vertreter der Company fachten diese Hungersnot durch exorbitante Steuern weiter an und taten wenig bis gar nichts, um das Massensterben wenigstens zu mindern.

Regulierung

Als sich die Schulden der Company Anfang der 1770er-Jahre zu häufen begannen – wozu die Steuerausfälle aufgrund der Hungersnot in Bengalen, Korruption, Vetternwirtschaft sowie die militärischen Kosten beitrugen, aber auch die hohe Summe, welche die Company für ihr Handelsmonopol jährlich an die Krone abzuführen hatte –, griff die britische Regierung ein und setzte ein Regulierungsgesetz durch. Die Verwaltung des Unternehmens wurde der britischen Regierung unterstellt. Ein Kontrollgremium übernahm die geschäftliche Leistung der Company.

Diese konnte im Gegenzug eine bedeutsame Regelung durchsetzen: Bis dahin durfte sie nämlich keinen Tee exportieren, was eines der lukrativsten Monopole darstellte, sondern musste ihn in London in Auktionshäusern versteigern. In Großbritannien aber war die Nachfrage nach Tee aufgrund hoher Teesteuern rückläufig.

Mit ihrer Zustimmung zum Regulierungsgesetz konnte die Company nun Tee zu Dumpingpreisen in die lukrativen amerikanischen Kolonien exportieren, wo bis dahin – die amerikanischen Kolonien durften nur mit dem Empire Handel treiben – geschmuggelter holländischer Tee getrunken wurde. Was dann folgte, ist als *Boston Tea Party* in die Geschichte eingegangen. Amerikanische Händler, die um ihre Geschäfte fürchteten, formierten sich zum Widerstand und legten den Grundstein für die amerikanische Unabhängigkeit.

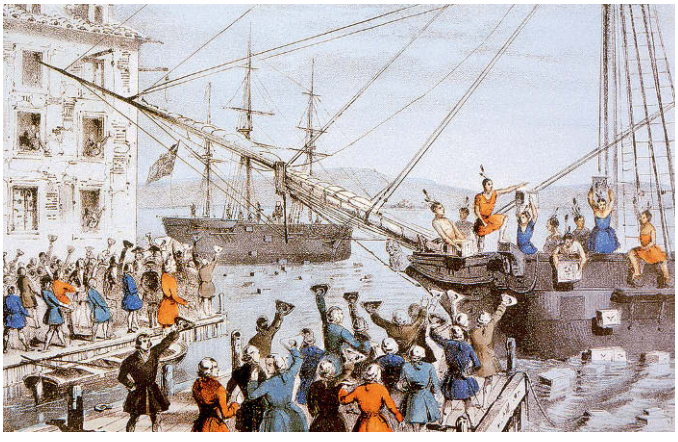
Ist die Hungersnot in Bengalen der eine dunkle Schatten, der auf der Geschichte der „ehrenwerten Gesellschaft“ liegt, dann sind die Opiumkriege gegen China der andere. Auslöser dieser Kriege war die notorisch negative Handelsbilanz mit China, dessen Hauptexportgüter – Tee sowie Porzellan – in Europa heiß begehrt waren. China hatte allerdings kein Interesse an europäischen Fertigwaren und ließ sich seine Produkte in Silber bezahlen.

PIONIER DER GLOBALISIERUNG

Trotzdem die Britische Ostindien-Gesellschaft ein Schrittmacher der globalen Entwicklung gewesen ist, findet sich heute in London – ihrem Stammsitz – kein einziges Denkmal

Schmuggelschiffe

Der ungleiche Handel änderte sich erst, als der Export von Opium, das ursprünglich aufgrund seiner heilenden Wirkungen als „legales Importgut“ betrachtet wurde, nach China einen immer bedeutenderen Umfang annahm. Die Company besaß seit Ende der 1750er-Jahre das Monopol für den Opiumhandel und ging Ende des 18. Jahrhunderts dazu über, Bauern in Bengalen zum Anbau von Opium zu zwingen. Offiziell durften die Briten nicht mit Opium handeln; deshalb

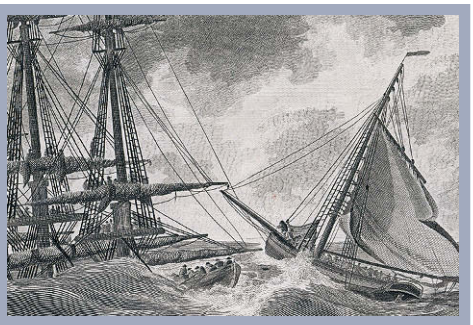


ZEICHEN DES NIEDERGANGS: Die Company exportierte Tee zu Dumpingpreisen in die lukrativen amerikanischen Kolonien – und heizte damit einen langen schwellenden Streit zwischen Kolonie und Mutterland an Foto: picture-alliance/Everett Collection

ZAHLEN – DATEN – FAKTEN *Earl of Abergavenny*

Schiffstyp	East Indiaman, Vollschiff
Heimathafen	Portsmouth
Eigner	Britische Ostindiengesellschaft
Bauwerft	Northfleet, England
Stapellauf	1796
Indienststellung	1797
Verbleib	am 5. Februar 1805 vor Weymouth gesunken
Länge	53,92 m (LüA), 43,88 m (KWL)
Breite	13,31 m
Vermessung	1.498 t nach Bushnells Vermessungsregeln (Builders Old Measurement Rule)
Masten	3
Bewaffnung	32 Kanonen (9 Pfund und 12 Pfund)
Besatzung	110–140 Mann

LüA = Länge über Alles, KWL = Konstruktionswasserlinie



SCHWERES SCHICKSAL: Das britische Vollschiff *Earl of Abergavenny* transportierte nicht nur Fracht, sondern auch Passagiere; es sank zu Beginn der fünften Fahrt von Indien nach China am 5. Februar 1805 im Ärmelkanal und nahm 263 von 402 Menschen mit in die Tiefe Foto: picture-alliance/MEPL

wurde das Rauschmittel an private Händler verkauft.

1822 reagierte China und untersagte den Import und den Genuss von Opium, womit ein lohnendes Geschäft beeinträchtigt zu werden drohte. Die Vernichtung einer großen Menge Opiums von englischen Schmuggelschiffen im Jahr 1839 lieferte den Briten den Anlass für kriegerische Maßnahmen, die mit für China demütigenden Vertragsbedingungen endeten; unter anderem mussten die Insel Hongkong an das Empire abgetreten und fünf Häfen für den Außenhandel geöffnet werden. Die Einfuhr von Opium nach China sollte in der Folge einen ungeheuren Aufschwung nehmen.

Zenit überschritten

Die „ehrenwerte Gesellschaft" hatte zu diesem Zeitpunkt ihren Zenit bereits überschritten. Das Ende sollte der „Sepoy"-Aufstand im Jahre 1857 einläuten, der in Indien als erster Unabhängigkeitskrieg gilt und auch durch die immer tiefer gewordene Kluft zwischen den herrschenden Engländern und den Indern ausgelöst wurde. Die englische Elite lebte zunehmend abgehoben in ihrer eigenen exklusiven Welt und kam kaum mit Einheimischen in Kontakt. Dokumente, die in der Nationalbibliothek des Vereinten Königreichs lagern, sprechen eine eindeutige Sprache. Stellvertretend mag hier das Urteil einer gewissen Emily Eden stehen, die mit Blick auf die Inder die abfälligen Worte gebrauchte: „Die schwarzen Kreaturen, die vor ihren Hütten kauern, sind ekelerregend." Der Aufstand wurde 1858 von den Briten weitgehend niedergeschlagen und die Ostindiengesellschaft 1874 aufgelöst, nachdem sie bereits 1858 ihre Verwaltungsfunktionen an die britische Regierung hatte abgeben müssen. Britisch-Indien ging in eine formelle Kronkolonie über.

So zwiespältig die Bilanz der erfolgreichsten aller europäischen Ostienindiengesellschaften auch ausfallen mag – selbst in Preußen bildete sich kurzzeitig ein derartiges Handelsunternehmen –, eines ist unbestritten: Die Britische Ostindiengesellschaft gehört zu den Pionieren der Globalisierung. Umso erstaunlicher ist die heutige „seltsame Unsichtbarkeit", die der Historiker Nick Robins in seinem Buch *The Corporation That Changed the World* diagnostiziert. So sei die City of London zwar voll von Denkmälern, es finde sich aber kein Beleg für die Existenz der Company, die hier über 200 Jahre ihr Hauptquartier hatte.

Diese *damnatio memoriae* in der City of London, die Robins „höchst suspekt" ist, muss vor dem Hintergrund der Tatsache, dass das Phänomen Britische Ostindiengesellschaft der globalen ökonomischen Entwicklung eine andere Richtung gegeben hat, in der Tat irritieren. Womöglich liegt ein Grund hierfür in der überaus kontroversen Beurteilung, die die Company in Asien und Europa nach wie vor hervorruft. ⚓

Bisher zum Thema „Britische Ostindien-Company" erschienen: SC 4/2016 *Beherrscherin der Meere – Der Aufstieg*

LITERATURTIPP

BBC-Dokumentarfilm: *The Birth of Empire: The East India Company*. 2014

Lovell, Julia: *The Opium War. Drugs, Dreams and the making of China*. London 2011

www.VDMedien24.de

Neuheiten aus der Reihe Geschichte im Detail:

Seekrieg 1914-1918

Der erbitterte Wettlauf der Deutschen und Briten um die Herrschaft auf den Meeren. *88 S., HC, 220 Abb. teilw. farb.+Karten* 19,95 €

Luftkrieg 1914-1918

Nie zuvor und nie danach hat eine neue Waffengattung in diesem Ausmaß den Krieg verändert. *80 S., HC, 200 Abb. teilw. farbig + Karten,* 19,95 €

Der Erste Weltkrieg in Afrika

Je länger Krieg andauerte, desto mehr wurde auch Afrika ein Kriegsschauplatz. *64 S., HC, ca. 200 Abb. teilw. farbig + Karten* 19,95 €

Die Schlacht um Berlin 1945

Die Schlacht um Berlin leitete das Ende des 2. WK und den Beginn des Kalten Krieges ein. *80 S., HC, 143 Abb. teilw. farbig + Karten* 19,95 €

U.S. Marines in Vietnam

Legendäre „Ledermakken" im Vietnamkrieg: Taktik, Technik, Uniformierung und pers. Ausrüstung. *68 S., HC, 220 Farb-Abb./Karten,* 16,95 €

Die Schlacht von Verdun

Verdun wurde zum militärischen Mythos, aber auch zum Inbegriff einer Tragödie. *80 S., HC, 200 Abb. teilw. farbig + Karten* 16,95 €

Iwo Jima - Krieg im Pazifik

Umfangr. Doku. ca. 65 Fotos, 64 S. 2 Farbtafeln, 3 Karten, einige farb. 14,95 €

Die Geschichte der „Bismarck"

72 S., B5, Hc., ca. 100 Fotos, davon einige in Farbe, 3 große Karten in Farbe, 14,95 €

U-Boote

Die Geschichte der „Grauen Wölfe" *64 S., B5, Hc., über 110 Fotos, davon einige in Farbe,* 14,95 €

• Andrzej Szewczyk • Waldemar Trojca • Zbigniew Kolacha

FLUGZEUGTRÄGER der ESSEX-KLASSE 1943-1945. Technik und Einsatzgeschichte

Die Essex-Klasse trug entscheidend zum Sieg über Japan im Pazifikkrieg bei. Schiffe und die auf ihnen stationierten Flugzeuge in allen Details: Hellcat, Corsair, Dauntless, Helldiver und Avenger. HC, 552 S., davon 132 in Farbe, 465 Fotos, 99 Tafeln, 175 techn. Zeichnungen, 430 2D- und 3D-Farbprofiles, 95 Karten, Mapbook, Pb., 72 Farbseiten, 2 Poster in B2 mit techn. Zeichnungen, 3 Poster in B2 mit Farbprofilen und Karten

99,00 EURO

Yamato & Musashi

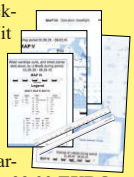
W.Trojca. Die größten Super-Schlachtschiffe in der Geschichte. 15 großformat. Originalfotos, 24 S. Farbprofile, 2 Farbseiten mit Karten. Großf. quer, Pb. **+ 3 Poster in B1 Nur 19,95 EURO**

Bismarck in Color & 3D!
Mit 3D-Brille und A2 Poster!

Stefan Draminski. Ein virtueller Rundgang mit einer unglaublichen Tiefenwirkung. 28 S., A4 quer, 22 ganzseitige 3D-Abb., 2 S. Farbprofile, **inkl. Spezial 3D-Brille und farbiges DIN A2-Poster. 19,80 EURO**

Ubootwaffe, Marine Kleinkampfverbände 1939-1945

W. Trojca. Zahlr. seltene Originalfotos zeigen Uboote, Werft- und Dockanlagen und viele Details. Mit vielen Informationen zu Entwicklung und Einsatz und hochausführliche Tabellen mit technischen Daten. **600 Seiten, Zusätzlich** vier **Seekarten** mit den Koordinaten gesunkener Schiffe. Hunterte teilw. farbige Abb.; ***in Englisch***, Großf. HC.



99,00 EURO

Landungspioniere im Einsatz 1939 - 1945

W. Trojca. Ausrüstung: Leichte und schwere Sturm-, Landungsboote, Amphibienfahrzeuge, Fähren und Pionierbrücken verschiedenster Bauart – Transportfahrzeuge und hochbewegliche Waffenträger. **604 Originalfotos**! Tabellen, 262 S., Hc, A4 **39,80 EURO**

Ubootwaffe 1914-1918

G.Trojca. **128 Seiten** mit **129 s/w- und 2 Farb-Fotos! 1 Karte, 254 Zeichnungen** und **9 Farbprofiles**. **13 Tabellen** mit allen U-Booten des 1.Weltkrieges.

29,80 EURO

Marine-Album 1913

Nachdruck der Ausgabe Berlin 1913. Einzigartiges, informatives Bildwerk über die kaiserl. Kriegsflotte, die Handelsflotte des Dt. Reiches, den Schiffbau, das Fischerei- und Lotsenwesen. 152 S., zahlr. Abb., HC, ~~24,50 €~~ **nur 14,80 €**

Das deutsche Seelotsenwesen

Von den Ursprüngen bis in die heutige Zeit 478 S. HC, 27,5 x 21,7 x 3,4 cm

~~58,00~~ EURO **nur 19,99 EURO**

VDM Heinz Nickel
Kasernenstr. 6-10, 66482 Zweibrücken,
Tel.: 06332-72710, FAX: 06332-72730
E-Mail: heinz.nickel@vdmedien.de
www.VDMedien24.de
Versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands

REGIONALGRUPPE BAYERN: RÜCKSCHAU

Vortrag über Admiral von Hipper

Admiral Franz von Hipper, Ölbild von Gerhard Neuerburg, 1915, Heimatmuseum Weilheim. Hipper wurde 1863 in Weilheim/Oberbayern geboren und fand nach seinem Tod im Jahre 1932 seine letzte Ruhestätte in einem Ehrengrab seiner Geburtsstadt

Foto: Interfoto/Bahnmüller

Im Fokus der Präsentation über Admiral Ritter Franz von Hipper durch den Leiter der Regionalgruppe Bayern und Historiker des GOST Bernd Lehmann M. A. vor etwa 50 Zuhörern am 9. Juni im Eden Hotel Wolff in München standen seine Gedanken, Ansichten und Maßnahmen als Admiral, soweit sie aus Quellen, offiziellen Tagebüchern der Marine und seinem Nachlass verfügbar sind.

Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs war Admiral Hipper Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte der Hochseeflotte; diesen Verband von vier bis fünf Schlachtkreuzern, zeitweise unterstützt durch ihm unterstellte Torpedoboote, führte Hipper bei der Beschießung der englischen Ostküste im Dezember 1914, im Gefecht auf der Doggerbank im Januar 1915 und in der Skagerrak-Schlacht am 31. Mai/1. Juni 1916. Der bayerische König Ludwig III. würdigte seine Leistungen eine Woche später mit der Verleihung des Kommandeurkreuzes des Militär-Max-Joseph-Ordens unter gleichzeitiger Erhebung in den persönlichen Adel.

Im August 1918 übernahm Admiral von Hipper die Verantwortung als Chef der Hochseeflotte bis zu seiner von ihm selbst eingereichten Demission zum 30. November 1918. Somit spielte er auch eine bedeutsame Rolle während der Meutereien in Teilen der Flotte Ende Oktober und Anfang November 1918, die ebenfalls skizziert wurden.

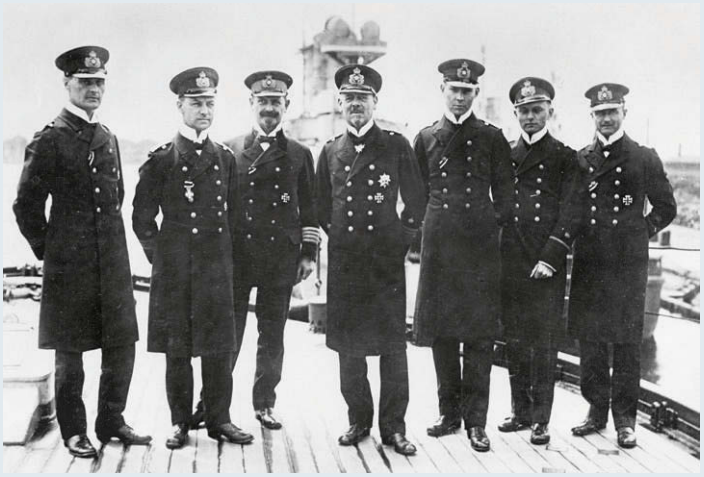
In Ergänzung zu den Quellen berief sich Lehmann auf einschlägige Publikationen, Fachliteratur und Forschungsergebnisse seit Ende des Weltkriegs, um Hippers Rolle in seinen beiden Führungspositionen zu verdeutlichen. Dabei standen jedoch weniger die Einzelheiten der maritimen Operationen im Vordergrund. Vielmehr ging es darum, die Erinnerungskultur über Admiral Hipper darzulegen. Diese lässt sich festmachen an den Artikeln in der örtlichen Presse anlässlich der Skagerrak-Feiern bis 2016 sowie an dem von Großadmiral Erich Raeder prämierten Entwurf für ein größeres Denkmal in Weilheim, der aber wegen des Kriegsausbruchs 1939 nicht mehr zur Ausführung gekommen war.

Lehmann verdeutlichte, dass eine Beurteilung beziehungsweise Bewertung einer historischen Persönlichkeit sowie ihrer Gedanken und Aktionen unter Berücksichtigung der damaligen politischen, militärischen und sozialen Gegebenheiten vorzunehmen sei. Gegenwärtige Wertmaßstäbe und heutiges Wissen sollten – auch aus Fairness gegenüber dem damalig Handelnden – nicht als alleiniger Maßstab seiner Würdigung herangezogen werden. Denselben Vortrag hielt Lehmann in Weilheim am 15. Juni vor knapp 60 Zuhörern in Anwesenheit des Bürgermeisters.

WEITERE VERANSTALTUNGEN:

September (Datum ist noch nicht festgelegt): Bericht über die Expedition AOR (siehe *Schiff Classic* 4/2016) durch den Skipper, Jochen Werne, sowie Mark Hengerer und Bernd Lehmann mit einem kurzen „Zeitzeugen"-Bericht über den Untergang von *U-Hai* am 14. September 1966 durch den III. WO des U-Boot-Tenders *Lahn*, Thomas Dierksen

4. Oktober: Vortrag von Gerhard Schober über die Geschichte der Lustflotten der bayerischen Landesfürsten auf dem Starnberger See im 17. und 18. Jahrhundert



Vizeadmiral Franz von Hipper (Mitte) als Führer des Aufklärungsverbandes mit seinem Stab vor der Skagerrak-Schlacht im Mai 1916

Foto: picture-alliance/akg-images

PROGRAMM

Jahrestagung der DGSM

Der Raddampfer *Kaiser Wilhelm* ist Ort der DGSM-Vorstandssitzung am 16. September ab 12:30 Uhr

Foto: Andreas Westphalen

Die diesjährige Tagung der DGSM findet vom 16. bis 18. September in Lauenburg statt. Tagungsort ist die Heinrich-Oswald-Halle, Elbstraße 145a, 21481 Lauenburg.

FREITAG, 16. SEPTEMBER

12:30 Beginn Vorstandssitzung auf dem Raddampfer *Kaiser Wilhelm*
17:30 Ende Vorstandssitzung
18:30 Begrüßungsabend an Bord der *Kaiser Wilhelm*
Diplom Ingenieur Werner Hinsch berichtet über das Schiff und seine Geschichte (angedacht ist eine Fahrt auf der Elbe)

SAMSTAG, 17. SEPTEMBER

09:30 Begrüßung und Eröffnung der Jahrestagung in der Heinrich-Oswald-Halle durch den Vorsitzenden RA Lutz Adam
09:45–10:15 1. Vortrag, Arne Döpke M. A.: Überlegungen zur Rekonstruktion römischer Schiffe
10:15–10:45 2. Vortrag, Michael Sohn: Kaffenkähne in Mitteleuropa – eine wiederentdeckte Vielfalt
10:45–11:10 Diskussion
11:10–11:40 Kaffeepause
11:40–12:10 3. Vortrag, Dipl. Ing. Werner Hinsch: Geschichte der Elbschifffahrt
12:10–12:20 Diskussion
12:20–13:30 Mittagspause
13:35–14:05 4. Vortrag: Dr. Hamann: Neue Norddeutsche Flussdampfschifffahrts-Gesellschaft
14:05–14:15 Diskussion
14:30–18:30 Jahreshauptversammlung mit Neuwahl des Vorstandes
Während der Jahreshauptversammlung besteht für mitgereiste Begleitpersonen die Möglichkeit, an einer Stadtführung teilzunehmen. Einzelheiten hierzu folgen!
Ab 19:00 Gemeinsames Abendessen im Hotel und Restaurant Holsteiner Hof, Hechtholz 36, 21502 Geesthacht, Tel. 04152 8888862, Fax 04152 8771334, info@holsteiner-hof-geesthacht.de, www.holsteiner-hof-geesthacht.de

SONNTAG, 18. SEPTEMBER 2016

10:00–11:30 Führung durch das Elbschifffahrts-Museum
11:45–12:15 5. Vortrag, Dipl. Ing. Wolfgang Bohlayer: Hamburg als Schnittstelle von Binnen- und Seeschifffahrt
12:15–12:30 Diskussion
12:30 Schlusswort des Vorsitzenden RA Lutz Adam

***Kaiser Wilhelm* ist als schwimmendes Kulturdenkmal ein Markenzeichen des Schiffsverkehrs auf der Elbe**

Foto: Hans Joachim Boldt

Winkspruch

Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Redaktion:
Dr. Heinrich Walle

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Jürgen Miesler
Schweriner Ring 7
26388 Wilhelmshaven
E-Mail:
jue.miesler@gmx.net

Schnell, kampfstark, zuverlässig

Zerstörer der Kriegsmarine

Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs verfügte das Deutsche Reich nur über 21 einsatzbereite Zerstörer – viel zu wenig, um den zahlreichen Aufgaben gerecht zu werden. Selbst der Weg dahin war steinig. Ein Blick in die Entwicklungsgeschichte

Von Hans Karr

ZWEI GENERATIONEN IN KIELLINIE:
Z 10 *Hans Lody* und Z 15 *Erich Steinbrink* (beide Zerstörer 1934 A) sowie Z 20 *Karl Galster* (Zerstörer 1936)

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

ÜBER DEN KRIEG HINAUS: Z 34 (1936 mob) in See; gut zu erkennen die Antenne für Funkmess im Dreibeinmast oberhalb der Brücke. Der Zerstörer wurde amerikanische Kriegsbeute Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Der Schiffstyp Zerstörer geht bis in das Jahr 1892 zurück, als die englische Admiralität erstmals die Bezeichnung *Torpedo Boat Destroyer* verwendete. Darunter verstand man ein Fahrzeug, das für die Abwehr von Torpedobooten verwendet werden sollte, deren Bau Ende des 19. Jahrhunderts bei nahezu allen bedeutenden Marinen forciert betrieben wurde.

Vor allem nachts stellten diese schnellen, aber artilleristisch nur schwach bewaffneten Torpedoträger, die im Feuerlee der eigenen Linienschiffe fuhren, mit einem ausfallartigen Durchbruch durch die Linie eine ernste Gefahr für die Großkampfschiffe dar. Ein Torpedotreffer im ungepanzerten Unterwasserschiff konnte fatale Folgen haben. Die ersten Zerstörer in diesem Sinne entstanden noch vor dem Ersten Weltkrieg in England und Russland.

Bei der Kaiserlichen Marine ging man jedoch zunächst einen anderen Weg. Zur Abwehr gegnerischer Torpedoboote wurden die Linienschiffe und Schlachtkreuzer mit einer verstärkten Bewaffnung an 8,8-Zentimeter-Geschützen ausgerüstet. Nach und nach erhielten dann auch die neu gebauten Torpedoboote eine bessere Geschützarmierung und vergrößerten sich in ihrer Tonnage. So entstand während des Ersten Weltkriegs in Deutschland der Typ des Großen Torpedobootes, das gleichsam die Vorstufe zum Zerstörer war.

Beginn 1934

Mit dem Ende des Ersten Weltkriegs und infolge der Bestimmungen des Versailler Vertrages, wonach für den Ersatz älterer Einheiten für Neubauten eine Tonnagegrenze von 800 Tonnen bestand, war auch diese Entwicklungsrichtung wieder beendet.

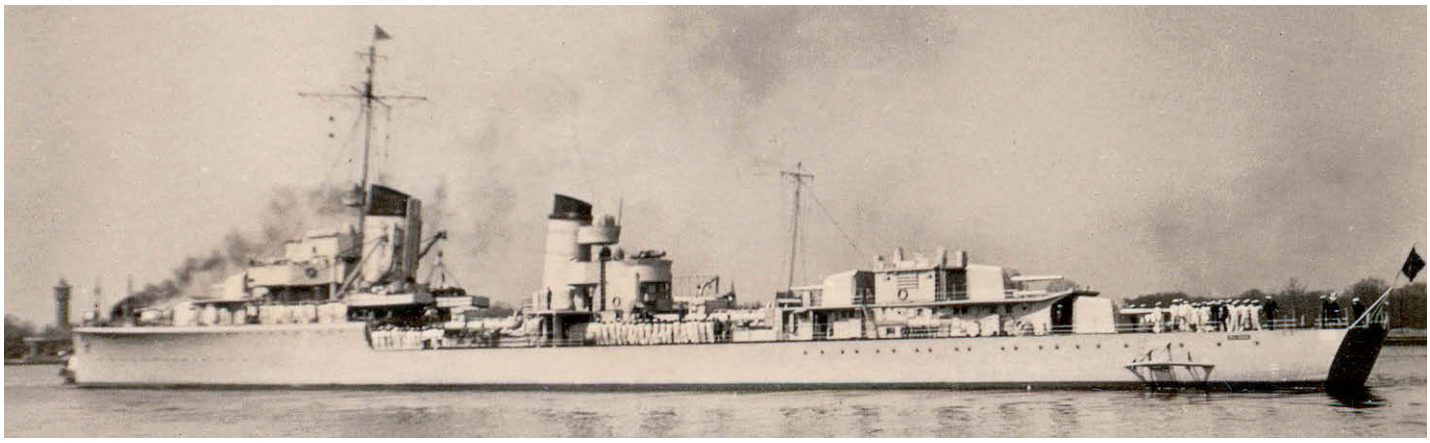
Im Oktober 1934 begann mit der Kiellegung des Zerstörers Z 1 *Leberecht Maass* der eigentliche deutsche Zerstörerbau. Nach etwas mehr als zwei Jahren Bauzeit wurde das Schiff am 14. Januar 1937 in Dienst gestellt. Die drei Schwesterschiffe dieser als Zerstörer 1934 bezeichneten Bauserie folgten bis Mitte Mai des gleichen Jahres.

Die Namen der Einheiten setzten sich zusammen aus einer fortlaufenden alphanumerischen Bezeichnung und den Namen ehemaliger Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften der Kaiserlichen Marine, die sich während des Ersten Weltkriegs besonders ausgezeichnet hatten und gefallen waren. Die vor dem Krieg auf den Bordwänden aufgemalten Nummern hatten direkt nichts mit dem Schiffsnamen zu tun. Es waren taktische Nummern, die auf die Divisions-Zu-

RAUBVÖGEL UND RAUBTIERE Torpedoboote der Reichsmarine

Der Versailler Friedensvertrag war für die Reichsmarine die entscheidende Hürde beim Aufbau einer Zerstörerflottille, denn die Bestimmungen sahen für Zerstörer nur eine Wasserverdrängung von 800 Tonnen und für Torpedoboote von 200 Tonnen vor. Die Neubauten wurden nicht als Zerstörer, sondern als Torpedoboote klassifiziert, allerdings mit einer höheren Verdrängung von 930 Tonnen, voll ausgerüstet sogar von mehr als 1.300 Tonnen. Zwölf Einheiten wurden in zwei Serien gebaut: Torpedoboote 23 („Raubvogel"-Klasse) und Torpedoboote 24 („Raubtier"-Klasse). Am 15. März 1928 liefen gleich vier Boote in der Marinewerft Wilhelmshaven von Stapel: *Tiger*, *Luchs*, *Jaguar* und *Leopard*.

VORLÄUFER: Torpedoboot *Luchs* in See, um 1930
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



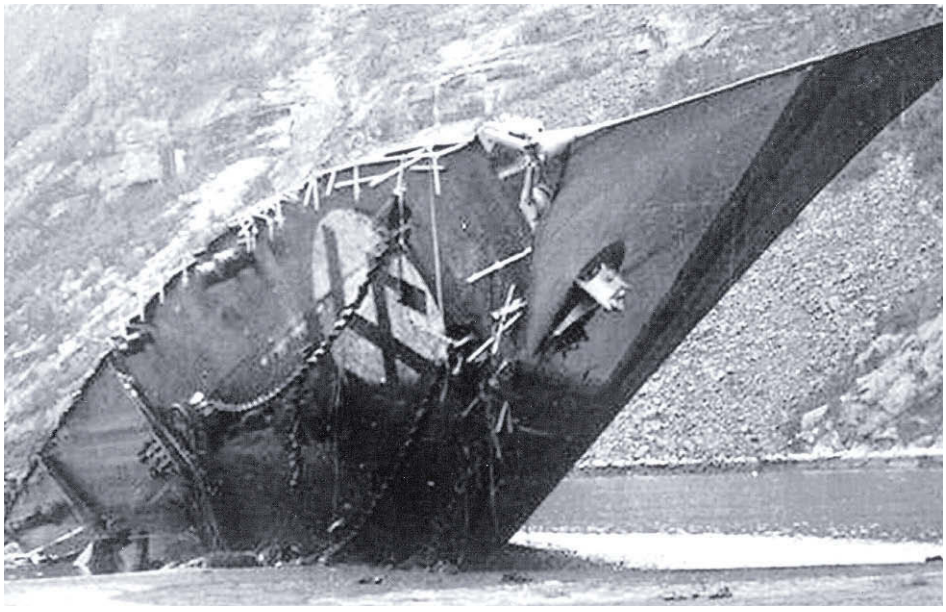
KATASTROPHE: Z 3 *Max Schultz* lief am 30. November 1935 vom Stapel, wurde am 8. April 1938 indienst gestellt und am 22. Februar 1940 irrtümlich durch deutsche Fliegerbomben versenkt

Foto: Wikimedia Public Domain

gehörigkeit verwiesen. Ende 1939 wurden sie wieder entfernt. Infolge der Beschränkungen des Versailler Vertrages war man in Deutschland entwicklungstechnisch jedoch nicht mehr auf dem neuesten Stand. Mit Risiko behaftet musste vielfach Neuland betreten werden. Rückschläge waren programmiert. Diese ersten Zerstörer-Neubauten zeigten daher nach Zulauf auch schwerwiegende Mängel.

Zu hoch liegende Gewichte verminderten den Freibord und verursachten eine geringe Stabilität, sodass eine Brennstoff-Verbrauchsbeschränkung angeordnet wurde. Das Minimum der Bunkerbefüllung durfte 30 Prozent nicht unterschreiten. Weiterhin beeinträchtigte starke Spritzwasserbildung bei hohen Fahrtstufen den Einsatz der Artillerie auf dem Vorschiff. Bei schwerer See nahmen die Schiffe viel Wasser über. Ein mittelmäßiges Manövrierverhalten und schlechte Dreheigenschaften waren weitere Minuspunkte. Nachträgliche schiffbauliche Änderungsmaßnahmen brachten jedoch nicht die gewünschten Erfolge. Schon bald wurde sogar in Erwägung gezogen, die Schiffe aus dem Frontdienst zu nehmen und sie nur noch für Schulungszwecke zu nutzen. Der Kriegsausbruch beendete diese Überlegungen jedoch.

> „... zur Sicherung und zum Freihalten der Auslaufwege in den deutschen Gewässern ..."
>
> Admiral Karl Dönitz über den Einsatzwert der Zerstörer



OHNE CHANCE: Der im Rombakenfjord am 13. April 1940 selbst versenkte Zerstörer Z 11 *Bernd von Arnim*

Foto: Wikimedia Public Domain

Die Antriebsanlage bestand aus zwei Satz Wagner-Turbinen mit Rädergetrieben und sechs Wagner-Hochdruck-Kesseln (70 atü/450 Grad Celsius). Mit der insgesamt erzeugten Leistung von 70.000 PS (51.485 Kilowatt) erreichten die Zwei-Schrauben-Schiffe eine Höchstgeschwindigkeit von 36 Knoten. Eine Bunkerkapazität von 770 Tonnen Öl mit 19 Knoten ermöglichte einen Fahrbereich von 1.900 Seemeilen.

Die Hauptbewaffnung der Zerstörer bestand aus fünf 12,7-Zentimeter-Geschützen. Zur Flugabwehr waren zwei 3,7-Zentimeter-Geschütze in Doppellafette an Bord. Während des Krieges wurden zusätzliche Zwei-Zentimeter-Geschütze nachgerüstet. Zwischen den Aufbauten waren an Oberdeck zwei 533-Millimeter-Torpedorohrsätze mit jeweils vier Rohren vorhanden. Zur Mitnahme von bis zu 60 Minen dienten die an Oberdeck verlegten Minenschienen.

An Steuerbord endeten diese vor dem achteren Schornstein. An Backbord führten sie bis zum Backsdeck. Damit war bei Bedarf ein Einsatz der Zerstörer als schnelle Minenleger möglich. Zur Bekämpfung von U-Booten standen Wasserbombenwerfer zur Verfügung.

12,7-Zentimeter-Geschütze

Bereits am 22. Februar 1940 wurden Z 1 *Leberecht Maass* und Z 3 *Max Schultz* bei einem Vorstoß zur Doggerbank irrtümlich durch deutsche Bomber angegriffen und versenkt. Am 13. April 1940 ging Z 2 *Georg Thiele* im Gefecht mit englischen Zerstörern im Rombakenfjord verloren. Nach dem Verschuss seiner Munition lief der Zerstörer mit hoher Fahrt auf die Felsen des Fjords und wurde dann von seiner Besatzung gesprengt.

Z 4 *Richard Beitzen* hingegen überlebte den Krieg, wurde englische Kriegsbeute und 1947 abgebrochen. Mit der Bauserie Zerstörer 1934 A kamen nochmals zwölf weitere

Schiffe bis zum August 1938 in Dienst. Diese um zwei Meter längeren und zwei Knoten schnelleren Zerstörer unterschieden sich nur leicht von den Vorgängern und hatten die gleichen Schwierigkeiten. Ab Z 9 *Wolfgang Zenker* kamen in der Maschine Benson-Kessel (110 atü/510 Grad Celsius) zum Einbau. Dieser Kesseltyp erwies sich jedoch als sehr störanfällig, sodass die nachfolgenden Zerstörertypen wieder den Wagner-Kessel erhielten.

Z 5 *Paul Jacobi*, Z 10 *Hans Lody* und Z 15 *Erich Steinbrink* hatten ab 1944 nur noch vier 12,7-Zentimeter-Geschütze sowie eine wesentlich verstärkte Flugabwehrbewaffnung an 3,7-Zentimeter-Geschützen. Die zwölf Zerstörer 1934 A kamen während des Krieges überwiegend im Norden zum Einsatz. Fünf Einheiten haben den Krieg überstanden und wurden Kriegsbeute der Siegermächte.

Mit dem neuen Amtsentwurf 1936 gelang es, die bei den Zerstörern 1934/1934 A aufgetretenen Mängel weitestgehend zu beseitigen und bedeutende Verbesserungen zu erreichen. Mit weniger hohen Aufbauten und geringerer Schornsteinhöhe ließ sich bei den nun als Zerstörer 1936 bezeichneten Schiffen eine bessere Stabilität erzielen. Zwar konnte die Topplastigkeit nicht gänzlich beseitigt, aber die Verbrauchsbeschränkung beim Kraftstoff aufgehoben werden. Die neuen Schiffe besaßen zudem ein besseres See- und Manövrierverhalten als ihre Vorgänger. Durch die modifizierte Anordnung der Schrauben konnte auch die Drehfähigkeit verbessert werden. Mit Z 17 *Diether von Roeder* wurde das erste Schiff aus dieser verbesserten Bauserie am 29. August 1938 in Dienst gestellt. Noch vor Kriegsbeginn lief Z 21 *Wilhelm Heidkamp* zu. Den Abschluss bildete als sechste Einheit der Zerstörer Z 22 *Anton Schmitt*, der am 24. September 1939 erstmals Flagge und Wimpel setzte.

NUMMERN STATT NAMEN

Mit dem Typschiff Z 23 der acht Einheiten umfassenden Bauserie 1936 A wurden nur noch Nummern vergeben, nicht mehr Namen verdienter Männer der Kaiserlichen Marine

Verbesserte Bauserie

Die ersten drei Zerstörer 1936 wurden noch wie die Zerstörer 1934/1934 A mit einem Vorsteven gebaut, der fast senkrecht abfiel. Die drei Schwesterschiffe erhielten einen sogenannten Sichel- oder Klipperbug, was zu einer verbesserten Seefähigkeit und zu einer geringeren Beeinträchtigung durch Spritzwasser führte. Beide Bauvarianten hatten unterschiedliche Schiffslängen von 123,40 und 125,10 Metern. Bei einer Breite von 11,80 Metern und einem Tiefgang von 4,50 Metern ergab sich eine Einsatzverdrängung von 3.415 Tonnen.

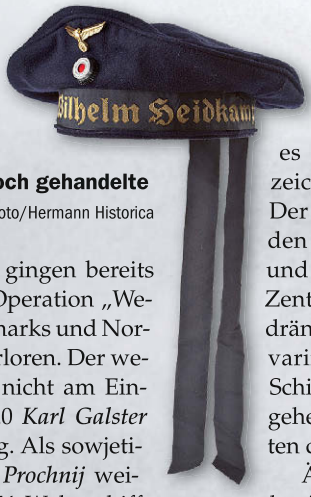
Die technische Auslegung der Antriebsanlage entsprach weitestgehend den Zerstörern 1934/1934 A. Allerdings erreichten die Schiffe eine Höchstgeschwindigkeit von

BITTERES ENDE: Das Gemälde zeigt den Untergang des Zerstörers Z 16 *Friedrich Eckoldt* in der Barentssee am 31. Dezember 1942 Foto: Kappes/CC-BY-SA 3.0

BEKANNTER NAME: *Wilhelm Heidkamp* (Z 21) war nach einem Besatzungsmitglied von *SMS Seydlitz* benannt; Heidkamp hatte während des Gefechts auf der Doggerbank am 24. Januar 1915 nach schweren Treffern durch Fluten von Munitionskammern der achteren Türme die Vernichtung des Schiffes vermutlich verhindert Foto: Wikimedia Public Domain

38,5 Knoten. Bei einer Bunkerkapazität von 787 Tonnen Öl war mit 19 Knoten ein Fahrbereich von 2.020 Seemeilen möglich.

Die Hauptbewaffnung der Zerstörer bestand aus fünf 12,7-Zentimeter-Geschützen. Zur Flugabwehr waren zwei 3,7-Zentimeter-Geschütze in Doppellafette an Bord. Auf Z 20 *Karl Galster* wurden während des Krieges zusätzlich Zwei-Zentimeter-Geschütze eingebaut. An Torpedobewaffnung waren zwei Rohrsätze mit jeweils vier 533-Millimeter-Rohren an Oberdeck zwischen den Aufbauten eingerüstet. Zur Mitnahme von bis zu 60 Minen dienten die an Oberdeck verlegten Minenschienen. Wie bei den Zerstörern 1934/1934 A endeten diese an Steuerbord vor dem achteren Schornstein und führten an Backbord bis zum Backsdeck.



BEGEHRT: Mütze für Mannschaften des Zerstörers *Wilhelm Heidkamp*. Allein Mützenbänder sind heute – in gutem Zustand – durchaus hoch gehandelte Sammlerobjekte Foto: Interfoto/Hermann Historica

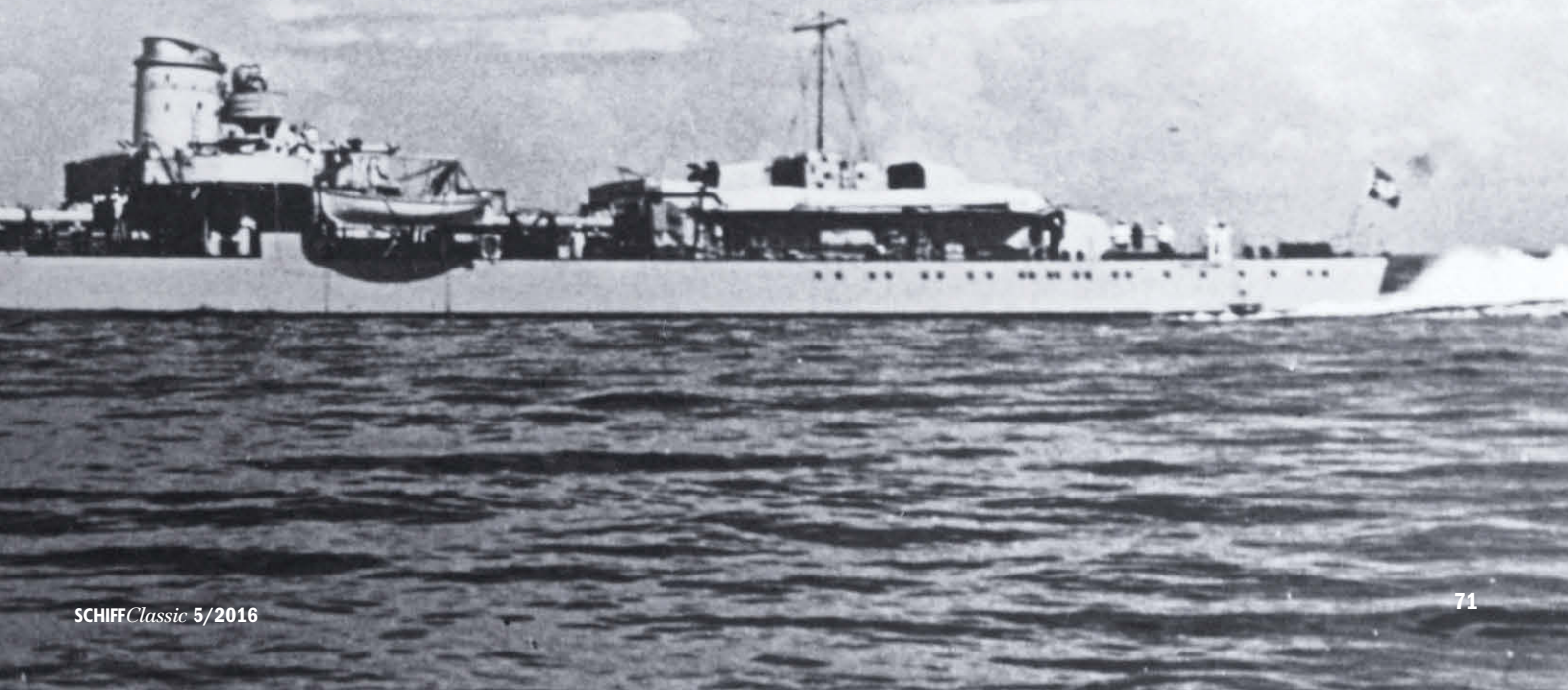
Fünf der sechs Einheiten gingen bereits im April 1940 während der Operation „Weserübung" (Besetzung Dänemarks und Norwegens) im Raum Narvik verloren. Der wegen eines Werftaufenthaltes nicht am Einsatz beteiligte Zerstörer Z 20 *Karl Galster* überlebte hingegen den Krieg. Als sowjetische Kriegsbeute war er als *Prochnij* weiterhin im Dienst, wurde 1954 Wohnschiff, dann 1958 aus der Schiffsliste gestrichen und schließlich verschrottet.

Mit dem Typschiff Z 23 der acht Einheiten umfassenden Bauserie Zerstörer 1936 A gab es erstmals bei den Zerstörerbezeichnungen nur noch Nummern. Der Schiffskörper war gegenüber den Vorgängern leicht modifiziert und um 1,90 Meter länger und 20 Zentimeter breiter. Die Einsatzverdrängung wuchs geringfügig an und variierte bei den verschiedenen Schiffen. Das Vorschiff blieb weitestgehend so erhalten wie auf den letzten drei Zerstörern 1936.

Änderungen hingegen erfuhr das Achterschiff. So ergab die Anordnung von zwei Rudern im Schraubenstrom bessere Manövriereigenschaften. Das verlän-

ZAHLEN – DATEN – FAKTEN

Zerstörer	1934	1934 A	1936	1936 A	1936 A mob	1936 B mob	1936 C
Anzahl	4	12	6	8	7+(3)	3+(2)	(5)
Verdrängung (t)	3.156	3.110 (Z 5–Z 8), 3.190 (Z 9–Z 13) 3.165 (Z 14–Z 16)	3.415	3.605 (Z 23–Z 24) 3.543 (Z 25–27) 3.519 (Z 28) 3.691 (Z 29–30)	3.691	3.542	3.683
Länge (m)	119,00	121,00	123,40/125,10	127,00	127,00	127,00	126,20
Breite (m)	11,30	11,30	11,80	12,00	12,00	12,00	12,20
Tiefgang (m)	4,23	4,23	4,50	4,65	4,62	4,32	4,45
Besatzungsstärke	325	325	323	332	332	332	332
Antriebsanlage	2 x Getriebeturbinen, 6 x Hochdruckkessel						
Antriebsleistung (PS)	70.000						
Wellen/Ruder	2/1	2/1	2/1	2/2	2/2	2/2	2/2
Geschwindigkeit (kn)	36	38	38,5	37,5	36,0	36,5	37,5
Fahrbereich (sm/kn)	1.900/19	2.040/19 (Z 5–Z 8) 2.680/19 (Z 9–Z 13) 2.760/19 (Z 14– Z 16)	2.020/19	2.174/19 (Z 23–Z 27) 2.087/19 (Z 28) 2.239/19 (Z 29–Z 30)	2.239/19	2.600/19 (Z 35–Z 36) 2.950/19 (Z 43–Z 45)	2.500/19
Ölvorrat (t)	770	770 (Z 5–Z 8), 670 (Z 9–Z 16)	787	801 (Z 23–Z 27) 769 (Z 28) 825 (Z 29–Z 30)	825	835 (Z 35–Z 36) 825 (Z 43–Z 45)	822
Bewaffnung	siehe Textteil						



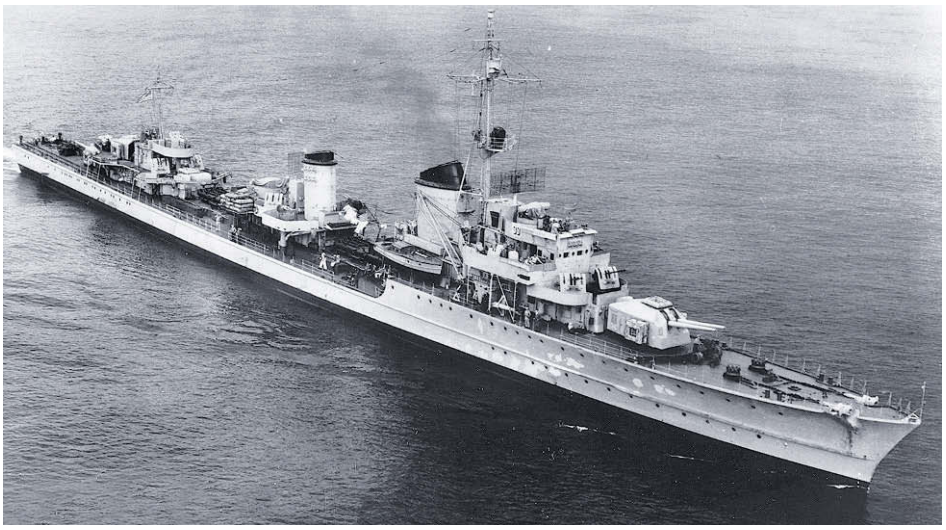
gerte Totholz verbesserte die Eigenschaften beim Kurshalten. Weiterhin konnte durch eine geänderte Verteilung der Bunker und Zellen eine Erhöhung der Stabilität erreicht werden. Die Antriebsanlage war wie auf den Zerstörern 1936 ausgelegt, jedoch kamen verbesserte Wagner-Deschimag-Turbinen zum Einbau.

Unterschiedliche Ausrüstung

Hinsichtlich der Hauptartillerie verfügten die Zerstörer 1936 A bei der Indienststellung jeweils über vier 15-Zentimeter-Geschütze in Einzellafetten. Damit waren sie weltweit die einzigen Zerstörer mit einem solchem Kaliber. Während es bei dem Zerstörer Z 28, der als Führungsschiff für den „Führer der Zerstörer" vorgesehen war, so belassen wurde, erhielten ab 1942 Z 23, Z 24, Z 25 und Z 29 auf der Back einen 15-Zentimeter-Zwillingsturm. Achtern standen drei 15-Zentimeter-Geschütze in Einzellafette.

Bei Z 26 kam es zu keiner diesbezüglichen Umrüstung. Der Zerstörer ging bereits im März 1942 im Nordmeer verloren. Auch Z 27 geriet vor seiner geplanten Umrüstung in Verlust. Bei Z 30 wurde von dieser Maßnahme abgesehen, weil der Zerstörer im Herbst 1944 größere Beschädigungen durch einen Minentreffer erhalten hatte. Die Flak-Bewaffnung der acht Zerstörer unterlag kriegsbedingt starken Veränderungen. Geschütze vom Kaliber 3,7 und zwei Zentimeter waren in unterschiedlicher und wechselnder Anzahl und Ausführung eingerüstet. Torpedorohrsätze und Minenschienen blieben unverändert gegenüber den Vorgängern vorhanden. An Bord befanden sich vier Wasserbomben-Werfer.

Die Zerstörer 1936 A kamen auf allen Seekriegsschauplätzen, vom Nordmeer bis zur Biskaya sowie in Nord- und Ostsee, zum Einsatz. Fünf Einheiten gingen durch Kriegs-



UNTER NEUER FLAGGE: Z 39 im Jahre 1945 in amerikanischen Diensten Foto: US Navy

DEKORATION: Zerstörerkriegsabzeichen, gestiftet am 4. Juni 1940, mit Verleihungsurkunde von 1944. Führer der Zerstörer (F.d.Z.) war 1944 Konteradmiral, später Vizeadmiral, Leo Kreisch (1895–1977)
Foto: Interfoto/Hermann Historica

NEUE SERIE: Zerstörer Z 24 (Verlust 1944 vor Le Verdon) und Z 27 (Verlust 1943 in der Biskaya), beide Typ 1936 A, in Kiellinie vor dem Unternehmen „Rösselsprung", dem Angriff auf den alliierten Geleitzug PQ 17, vermutlich von *Admiral Scheer* aus aufgenommen (zusammen mit *Lützow* und weiteren vier Zerstörern bildeten sie die „Narvik-Gruppe") Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

ereignisse verloren. Z 25 war bis Ende der 1950er-Jahre als *Hoche* im Dienst der französischen Marine. Z 29 wurde als amerikanische Kriegsbeute, mit Gasmunition beladen, im Juni 1946 im Skagerrak versenkt. Ein ähnliches Schicksal ereilte den Zerstörer Z 30: Er diente der Royal Navy zu Sprengversuchen.

Für die Baureihe Zerstörer 1936 A mob waren ursprünglich zwölf Einheiten vorgesehen, die die Namen Z 31 bis Z 42 erhalten sollten. Die Bauaufträge für Z 35 und Z 36 sowie für Z 40 bis Z 42 wurden allerdings wieder annulliert. Während Z 35 und Z 36 dann als Zerstörer 1936 B mob gebaut wurden, blieb es bei den anderen drei Schiffen bei der Stornierung.

Notwendige Einsparungen

Die neue Klasse unterschied sich nur unwesentlich von den Vorgängern, den Zerstörern 1936 A. Um der Kriegslage Rechnung zu tragen, wurden Vereinfachungen in der Inneneinrichtung vorgenommen und Einsparungen beim Material. Im äußeren Erscheinungsbild zeigte die Form der vorderen Schornsteinkappen Unterschiede auf. Verbesserungen gab es hauptsächlich in der Antriebsanlage, die sich somit als zuverlässiger und weniger störanfällig erwies. Die Hauptartillerie bestand auch hier aus fünf 15-Zentimeter-Geschützen. Die Flak-Bewaffnung unterlag kriegsbedingt häufigen Veränderungen und Anpassungen an die Lage.

ÜBERLEBT: Der ehemalige deutsche Zerstörer Z 39 war zunächst amerikanische, dann französische Kriegsbeute, schließlich Ersatzteilreserve und wurde 1953 abgebrochen

Foto: US Navy

Auch diese Schiffe kamen auf allen Seekriegsschauplätzen, vom Nordmeer bis zur Biskaya sowie in Nord- und Ostsee, zum Einsatz. Alle sieben in Dienst gestellten Zerstörer überlebten das Kriegsende. Bis Ende der 1950er-Jahre blieb Z 31 als *Marceau* im Dienst der französischen Marine. Bei der sowjetischen Marine hatte Z 33 als *Provornij* ebenfalls noch eine mehrjährige Dienstzeit.

BAUSTOPP FÜR DIE NEUEN

Kriegsbedingte Ereignisse, Material- und Arbeitermangel sowie verzögerte Materiallieferungen führten bei den ersten beiden Schiffe der Bauserie 1936 C bereits zu einer verlangsamten Produktion

Die Baureihe Zerstörer 1936 B mob umfasste die Einheiten Z 35 und Z 36 sowie Z 43 bis Z 45. Allerdings wurden nur die drei ersten Schiffe noch in Dienst gestellt. Z 44 sank kurz vor der Indienststellung durch Fliegerbomben an der Ausrüstungspier und Z 45 konnte nicht mehr fertig gebaut werden.

Von der konstruktionsmäßigen Auslegung hielt sich diese Bauserie eng an die Vorgaben ihrer Vorgänger, den Zerstörer 1936 A mob. Das betrifft sowohl die schiffbaulichen Aspekte wie auch die Maschinenanlage. Die Flak-Bewaffnung war jedoch in der Anzahl der 3,7-Zentimeter- und Zwei-Zentimeter-Rohre stärker ausgelegt. Wichtigster Unterschied war aber die Hauptartillerie. Sie bestand jetzt aus fünf 12,7-Zentimeter-Geschützen. Man erhoffte sich von den leichteren Geschützen ein besseres Seegangsverhalten. In den rauen Gewässern des Nordmeeres oder der Biskaya kamen die Zerstörer allerdings nicht mehr zum Einsatz.

Ihnen blieb nur noch die Ostsee, wo sie in den Abwehr- und Rückzugskämpfen der Jahre 1944/45 mit einbezogen waren. Dabei gingen im Dezember 1944 Z 35 und Z 36 bei einem Minenunternehmen im Finnbusen verloren. Z 43, der letzte noch in Dienst gestellte deutsche Zerstörer, versenkte sich Anfang Mai 1945 in der Geltinger Bucht selbst.

Ende und Wiederanfang

Die Werft Deschimag in Bremen erhielt im Oktober 1941 Aufträge für die Zerstörer Z 46 und Z 47 sowie im Juni 1943 für Z 48, Z 49 und Z 50. Diese fünf Zerstörer werden der Bauserie Zerstörer 1936 C zugeordnet, die wieder weitestgehend mit den Zerstörern 1936 B mob identisch sein sollte. Kriegsbedingte Ereignisse, Materialmangel und verzögerte Materiallieferungen führten bei den ersten beiden Schiffen zu einem langsamen Baufortschritt und schließlich zum gänzlichen Baustopp. Die drei übrigen wurden nicht mehr im Bau begonnen.

Mit den fünf Zerstörern 1936 B mob schloss der deutsche Zerstörerbau ab. Weitere Schiffe sollten zwar noch gebaut werden, wozu es aber wegen der Annullierung der Bauverträge dann doch nicht mehr kam. Ebenso kamen alle weiteren Planungen und angedachten Projekte für Zerstörer nicht mehr zur Umsetzung.

Erst Mitte der 1950er-Jahre gingen in Deutschland mit der *Hamburg*-Klasse wieder Zerstörer für die neu aufgestellte Bundesmarine unter ähnlich schwierigen Umständen in Produktion. ⚓

Skagerrak-Gedenken

Feierliche Bildübergabe in Sanday

Flottillenadmiral a. D. Heinrich Schuur übergab am 4. Juni eine Kopie des Schwormstädt-Bildes an die Leiterin des Sanday Heritage Center, Myra Stockton

Foto: Roderick Thorne

Foto: Marine-Offizier-Vereinigung

Die Brücke des großen Torpedobootzerstörers B 98 bei einem Gefecht im August 1915. Ähnlich dramatisch wie auf der Gouache von Felix Schwormstädt (1870–1938) dürfte es in der Skagerrak-Schlacht am 31. Mai 1916 gewesen sein. Unten rechts der Flottillenchef Fregattenkapitän Heinrich Schuur, links der Kommandant, Kapitänleutnant Theodor Hengstenberg

Die große Gedenkwoche auf den Orkney-Islands zur 100. Wiederkehr der Skagerrak-Schlacht am 31. Mai 1916 bildete den Rahmen und Flottillenadmiral a. D. Heinrich Schuur hatte die Ehre, an einer kleineren, lokal initiierten Gedenkfeier auf der Insel Sanday teilzunehmen.

Anlass für diese Feier gab das am Strand der Insel liegende Wrack des Großen Torpedobootes B 98. Dieses Boot hatte als Depeschenboot die Selbstversenkung der kaiserlichen Hochseeflotte in Scapa Flow überlebt und strandete im Februar 1920 bei einem misslungenen Schleppversuch eines britischen Zerstörers zur Abwrackwerft in Rosyth. Der ehemalige Schulleiter der Insel, Roderick Thorne, hatte den Enkel des Chefs der II. Torpedobootsflottille in der Skagerrak-Schlacht um Mitwirkung an diesem Ereignis gebeten.

Der Festakt begann in Anwesenheit des Mitgliedes des schottischen Parlamentes, Liam McArthur, mit einem überzeugenden Vortrag des schottischen Historikers Angus Konstam, dessen jüngstes Werk *Jutland 1916 – twelve hours to win the war* erst vor wenigen Wochen erschienen ist.

Im Anschluss berichtete Heinrich Schuur, flankiert von Reichskriegsflagge und der Kriegsflagge der Royal Navy, vor knapp 100 Zuhörern einschließlich Angehörigen der Royal Navy aus dem Leben des Kommandanten Kapitänleutnant Theodor Hengstenberg und des Flottillenchefs Fregattenkapitän Heinrich Schuur. Danach fand die Übergabe einer Kopie des Schwormstädt-Bildes als Gastgeschenk für die Inselbewohner statt, das jetzt seinen Platz in einer Sonderausstellung des Sanday Heritage Centers gefunden hat.

Nachmittags wurde bei Spring-Niedrigwasser eine von den Wrackresten von B 98 nur 200 Meter entfernte Erläuterungstafel am Strand enthüllt. Ein weiteres Mal gedachten die Anwesenden dabei der 8.650 gefallenen Seeleute und hoben das friedliche Zusammenleben der Völker ins Bewusstsein. *HS*

Kieler Woche

Kurs auf den Tirpitz-Hafen

Die Minensucher, die am frühen Morgen des 17. Juni 2016 in der Strander Bucht noch im Päckchen lagen, machten sich wenige Minuten später auf den Weg nach Kiel, um sich im dortigen Tirpitz-Hafen an der Kieler Woche zu beteiligen. Es handelte sich (v. l.) um die *Seehunde* 10 und 7 und das Hohlstablenkboot *Siegburg* (M 1098) der Deutschen Marine, die litauische *Jotvingis* (N 42), ehemals norwegische *Vidar* (N 52), die estnische *Admiral Cowan* (M 313), ehemals britische *Sandown* (M 101), und die lettische *Talivaldis* (M 06), ehemals niederländische *Dordrecht* (M 852), die sich in die lange Kette von Kriegsschiffen einreihten, die an diesem Tag Kurs auf Kiel-Wik nahmen. *Detlef Ollesch*

Foto: Detlef Ollesch

Noch im Päckchen, waren die Schiffe wenige Minuten später auf dem Marsch nach Kiel-Wik

111 Jahre alter Schoner

Zuversicht!

Am 3. September 1905 lief er im dänischen Nyborg als *Else* vom Stapel und war seither unter acht verschiedenen Namen unterwegs, zunächst als Frachtsegler, später als Steinfischer und Angelkutter. Den ersten Motor erhielt der aus Eiche gebaute Marstal-Schoner 1922. Seit 2000 ist er unter dem Namen *Zuversicht* als Jugendschiff für den Kieler Verein Jugendsegeln e. V. im Einsatz. Weitere Informationen: www.jugendsegeln.de

Alt, aber mit Zukunft: der Schoner *Zuversicht* auf der Kieler Förde

Text und Foto: Detlef Ollesch

827. Hafengeburtstag

Schnellboot in Hamburg

S 73 *Hermelin* bei der Auslaufparade des 827. Hamburger Hafengeburtstages Foto: Detlef Ollesch

Eine der letzten Möglichkeiten, ein im Dienst befindliches Schnellboot der Deutschen Marine zu besuchen, bot sich im Mai in Hamburg. S 73 *Hermelin* (P 6123) nahm dort im Rahmen des 827. Hafengeburtstags mehrmals am *Open Ship* sowie an der Ein- und Auslaufparade teil. Dabei passierte es auch die bei Blom + Voss im Dock liegende Fregatte *Baden-Württemberg*. Diese Begegnung dürfte einmalig sein, denn vor der offiziellen Indienststellung der Fregatte wird das Schnellboot der Klasse 143 A nicht mehr zum Bestand der Marine zählen. Es wird – ebenso wie seine letzten drei aktiven Schwesterschiffe – aus der Fahrbereitschaft genommen und zum Ende des Jahres 2016 außer Dienst gestellt werden. Künftig wird ein Boot dieser Klasse nur noch im Deutschen Marinemuseum in Wilhelmshaven zu besichtigen sein. S 71 *Gepard* hat dort bereits im Juni seinen letzten Dauerliegeplatz gefunden. *Detlef Ollesch*

75. Untergangstag der *Bismarck*

Die letzten Zeugen

Bernhard Heuer (mittig) und Paul Fiebig (ganz links) mit VDM-Abordnung vor dem *Bismarck*-Stein in Hamburg-Friedrichsruh
Fotos: Stephan-T. Klose

Rund 50 Menschen hatten sich am 27. Mai am Gedenkstein der *Bismarck* in Hamburg-Friedrichsruh eingefunden, um sich des dramatischen Geschehens auf dem Nordatlantik vor 75 Jahren zu erinnern, das 3.787 Menschen an Bord der *Bismarck* und der britischen *Hood* das Leben kostete: Angehörige ehemaliger *Bismarck*-Besatzungsmitglieder, Journalisten und Historiker, Angehörige des Deutschen Marinebundes sowie eine Abordnung der noch jungen Vereinigung Deutscher Marinesoldaten (VDM) in Uniform. Die VDM hatte ihr prominentestes Mitglied mit der Kranzniederlegung beauftragt: Wolfgang Raach, Kampfschwimmer-Legende und sechsfacher Militärweltmeister im maritimen Fünfkampf. Doch im Mittelpunkt der schlichten Gedenkstunde – eigentlich waren es nur Gedenkminuten – standen zwei alte Herren: Bernhard Heuer (94) und Paul Fiebig (96). Die beiden Veteranen waren dabei, als das deutsche Schlachtschiff am 18. Mai zur Operation „Rheinübung“ auslief, Bernhard Heuer als Maschinengefreiter auf der *Bismarck* (siehe *Schiff Classic* 4/2015), Paul Fiebig als Maschinenmaat auf dem Schweren Kreuzer *Prinz Eugen*. Sie gehören zu den letzten Zeitzeugen. „Die Tausende, die damals mit ihren Schiffen untergingen, waren zumeist kaum älter als 20 Jahre“, sagte Dieter Heitmann, langjähriger Sprecher der Marinekameradschaft Schlachtschiff *Bismarck*. „Sie waren in einem Alter, in dem das Leben überhaupt erst anfängt, interessant zu werden.“ Die Erinnerung an ihren Tod und die Sinnlosigkeit von Kriegen wach zu halten, sei auch zukünftig Verpflichtung in einer Welt, in der kriegerische Auseinandersetzungen in dramatischer Weise wieder zunehmen.

Stephan-Thomas Klose

„Ich war hier hinten: Turbinenraum Steuerbord!“ *Bismarck*-Veteran Bernhard Heuer mit einem Foto seines Schiffes

MELDUNGEN

■ Alleskönner

Das Mehrzweckkampfschiff 180 (MKS 180) wird das mit der Fregatte F 125 begonnene Mehrbesatzungskonzept der Deutschen Marine fortsetzen. Die weltweiten Einsätze trugen zu dieser Entscheidung bei. Bis zur Mitte des kommenden Jahrzehnts sollen vier der neuen Kampfschiffe der nächsten Generation zugeführt sein. *GSW*

Foto: picture-alliance/dpa

Mit dem Mehrzweckkampfschiff 180 wäre die Marine bereit für neue Missionen

■ Schatz geborgen

Foto: picture-alliance/dpa

Immer wieder werden Münzen aus Schiffswracks geborgen

Taucher haben im Mittelmeer vor der israelischen Küste rund 1.600 Jahre alte Statuen, Geldstücke und Navigationsinstrumente aus einem römischen Schiffswrack geborgen. Die israelische Altertumsbehörde teilte mit, es handele sich um den bedeutendsten Fund dieser Art seit 30 Jahren. Vermutlich war das Schiff nach Verlassen des Hafens von Caesarea in einem Sturm gekentert. *GSW*

■ Wikinger!

Die sehenswerte Ausstellung in Rosenheim hat ihre Schleusen noch bis zum 4. Dezember geöffnet. Wer in längst vergangene Zeiten rauer Krieger, Handelsreisender und erstklassiger Seeleute eintauchen will, sollte sie besuchen. Weitere Informationen: www.lokschuppen.de

TYPISCH: Flach gehendes Lagunenboot unter Segel Alle Fotos: Detlef Ollesch

SCHUSSSTARK: Italienisches Flugabwehrgeschütz Modell 1935 von Breda-Ansoldo, Kaliber 76 Millimeter, auf Schiffslafette

Boots- und Militärmuseum Venedig

Festung Marghera

Sehenswertes jenseits von Massentourismus und Canale Grande

Von Detlef Ollesch

Venedig gehört, was maritim geprägte Besonderheiten und ein damit verbundenes Lebensgefühl betrifft, bekanntermaßen zu den ersten Adressen. Millionen von Besuchern überschwemmen jedes Jahr das historische Zentrum auf den größeren Inseln in der Lagune. Aber auch auf den kleinen Inseln und dem Festland der Stadt verbirgt sich manche Sehenswürdigkeit, von dem der Massentourist am Canale Grande nichts ahnt.

Dazu gehört beispielsweise die „Forte Marghera“ zwischen dem Stadtteil Mestre und der Lagune. Dort, wo nur knapp vier Kilometer Wasser zwischen der Inselstadt und dem Festland liegen, begannen die Österreicher – seit dem Frieden von Campo Formio 1797 neue Herren Venedigs – mit dem Bau einer Festung zum Schutz der Stadt und der darin gelegenen Marinebasis. Noch während der Bauzeit 1806 von den Franzosen eingenommen und von ihnen erweitert, fiel sie 1814 erneut an Österreich, diente 1848/49 der revolutionären Republik von San Marco als Militärbasis und wurde schließlich von den Truppen des Habsburger-Reiches zurückerobert.

Nach dessen Niederlage im Krieg von 1866 nutzte das italienische Militär die *Forte Marghera* bis in die 1980er-Jahre – zunächst weiter als Festung, aber nach dem Ende des Ersten Weltkriegs, als die italienische Marine ihre fahrenden Einheiten von Venedig nach La Spezia und Tarent verlegte, nur noch als Lagerhallen und Pulvermagazine.

Heute befindet sich die Festung Marghera im Eigentum der Stadt Venedig, die deren 48 Hektar große, sternförmige Fläche als Erholungsgebiet nutzt. Ein Großteil der Gebäude ist stark renovierungsbedürftig bis baufällig und darf nicht betreten werden. Auf dem Gelände kann man jedoch frei umherstreifen, auf die Wälle klettern und die noch erhaltenen Bauwerke – darunter das österreichische und das französische Pulvermagazin – von außen betrachten. Hochgradig interessant wird eine Besichtigung der *Forte* für den seefahrts- und militärhistorisch Interessierten jedoch erst durch den Besuch der beiden Museen, die sich auf dem Gelände etabliert haben: des Museo Imbarcazioni Tradizionali (Museum der traditionellen Boote) und des Museo Storico Militare di Forte Marghera (Historisches Militärmuseum der Festung Marghera).

ARBEITSTIER: Ein solches Boot war – ähnlich einer Gondel – stehend zu rudern

Letzteres präsentiert eine umfangreiche Sammlung von Artillerie, Lang-, Kurz- und Blankwaffen, Sanitätsmaterial, Werkzeugen, militärischen Ausrüstungsgegenständen, Nachrichtenübermittlungsgeräten sowie historischer und aktueller italienischer Uniformen. Die Ausrüstung militärischer Tragtiereinheiten, eine Fotosammlung zum Ersten Weltkrieg und Materialien zur italienischen Beteiligung am deutschen Russlandfeldzug ab 1941 sind weitere Schwerpunkte. Kernstück des Bootsmuseums ist ein gutes Dutzend kleinerer Wasserfahrzeuge, wie sie in den vergangenen Jahrhunderten in der Lagune von Venedig genutzt worden sind. Mein Rat: Beim nächsten Besuch Venedigs unbedingt einen Abstecher zum Museum einplanen. ⚓

INFO

Anschrift:
Via Gozzoli 16, 30174 Trivignano/Venedig

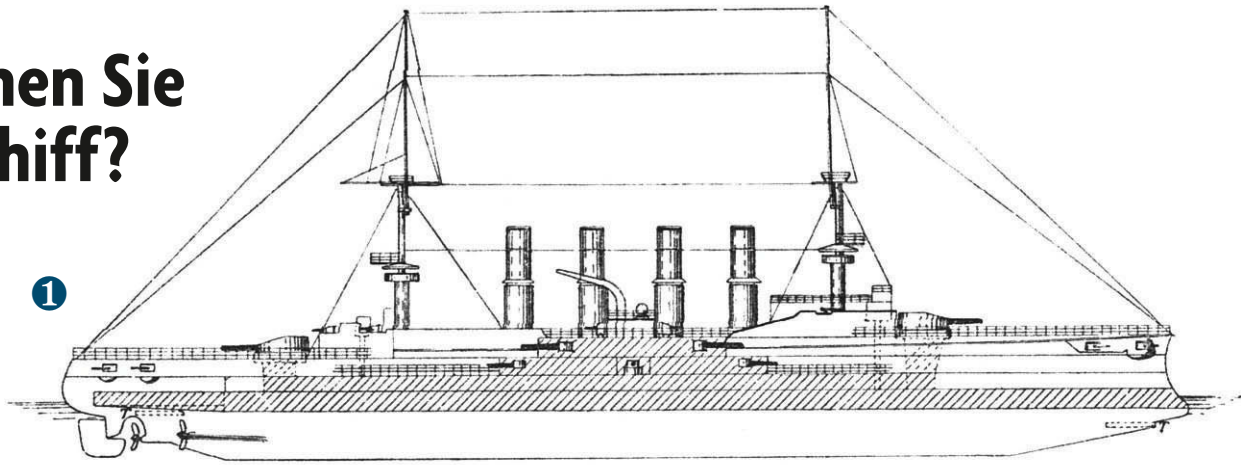
Internet:
www.museofortemarghera.it

Öffnungszeiten:
Beide Museen gewähren freien Eintritt, sind jedoch nur selten geöffnet: das Bootsmuseum an Wochenenden von 10 bis 12 und von 14 bis 17 Uhr, das Militärmuseum nur an einzelnen Sonntagen, die man auf der Homepage abrufen kann.

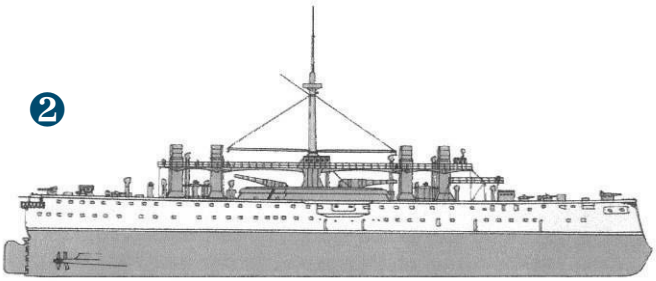
Bilderrätsel

Erkennen Sie das Schiff?

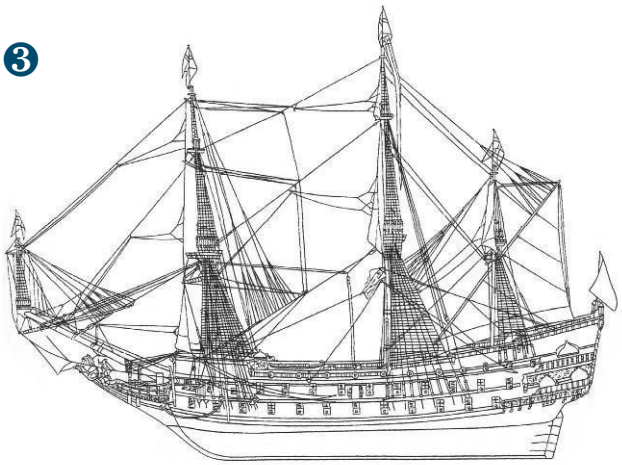
❶



❷



❸



❹

Silbenrätsel

Bilden Sie aus den folgenden Silben zehn Begriffe als Antworten auf die unten stehenden Fragen und notieren Sie den Buchstaben, welcher der hinter der Definition angegebenen Zahl entspricht. Bei richtiger Lösung ergeben die jeweiligen Buchstaben – von oben nach unten gelesen – das gesuchte Lösungswort.

AN - BA - BY - CON - DAY - DE - DER - DO - DREA - ER - FEU - GAST - HOLK - IM - MAR - MAY - MU - NAU - NI - NIA - NI - PENN - RIA - SCHES - STI - SYL - TÄT - TI - TIK - TION - TU - VA - ZAN

1. Größeres, koggenähnliches Segelschiff im Mittelalter
2. Gilt als Mythos der amerikanischen Marine und ist das älteste noch seetüchtige Kriegsschiff der Welt
3. Unantastbarkeit eines Staatsschiffes gegenüber der Gerichtsbarkeit anderer Staaten
4. Weiterentwicklung des Einmanntorpedos *Neger* der Kriegsmarine
5. Internationales Notsignal im Sprechfunk
6. Schwer löschbares, sogar im Wasser brennendes antikes Kampfmittel
7. Das letzte große Passagierschiff, das auf transatlantischer Route sank
8. Bezeichnung für einen Passagier an Bord, der nichts von Seemannschaft versteht
9. Auf der speziell errichteten Holzplattform dieses Panzerkreuzers landete am 18. Januar 1911 erstmals ein Flugzeug
10. Bezeichnung für Seefahrts- oder Schifffahrtskunde

Quelle: Erik Krämer/Rätselstunde, www.raetselstunde.com

Lösungen:

Bilderrätsel
1. Großer Kreuzer SMS *Scharnhorst* (Kaiserliche Marine)
2. Linienschiff *Leparto* (Italienische Marine, 1883)
3. *Sophia Amalia* (Königlich Dänisch-Norwegische Marine)
4. Kreuzfahrtschiff MS *Europa* (Bahamas)

Silbenrätsel
1. HOLK, 2. Constitution, 3. Immunität, 4. Marder, 5. Mayday, 6. Byzantinisches Feuer, 7. Andrea Doria, 8. Badegast, 9. Pennsylvania, 10. Nautik

Lösungswort: Kommandant

Fotos: Sammlung GSW

Heidrun Derks

Unwesen in der Antike

Heidrun Derks: *Gefahr auf See. Piraten in der Antike*. Theiss Verlag, Darmstadt 2016, 112 Seiten, 19,95 Euro

Das antike Weltbild war auf das Mittelmeer fokussiert, umgeben von Europa, Asien und Libyen, die durch einen großen, alles umflutenden Ozean begrenzt wurden. Wer sich bis hierhin wagte, schien verloren, drohte er doch von der Scheibe in das nicht vorstellbare Nichts zu stürzen. Damit bestimmte das Mittelmeer nicht nur die Speisepläne der Menschen in der Antike, die zumeist an den Küsten oder in unmittelbarer Küstennähe lebten, sondern ermöglichte Expansion und Handel und wurde mehr und mehr zum Schauplatz für kriegerische Auseinandersetzungen.

Die Antike war ein maritimes Zeitalter, da Landwege als unsicher, gefährlich, langwierig und schwierig galten. Wasserwege waren schneller, aber auch nicht ohne Gefahren. All dies beflügelte schiffbauliche Innovationen, befriedigte den Expansionsdrang, schuf Prosperität und begünstigte eine gemein- und gesellschaftliche Weiterentwicklung. Die Mehrung des Wohlstandes der antiken Gesellschaften war jedoch nicht nur dem zunehmenden Handel geschuldet. Dort, wo der Handel nicht florierte, wurden die Handelsschiffe mit ihren Besatzungen für Überfälle – wir würden dies als Seeräuberei oder Piraterie bezeichnen – genutzt. Gleiches galt für Kriegsschiffe der antiken Stadtstaaten, die zur Gewährleistung von Sicherheit und Stabilität in Dienst gestellt und gehalten wurden. Sicherheit kostete Geld.

Wurde dieses knapp und konnten die Besatzungen nicht mehr entlohnt werden, wurden die Kapitäne und Kommandeure zu Unternehmern und beschafften sich notwendige pekuniäre Mittel durch Raubzüge und Überfälle auf See. Die Regierungen der antiken Stadtstaaten nahmen das billigend in Kauf. Ihr Verständnis war einfach: Piraterie begingen die anderen – ihre eigenen Schiffe agierten rechtens. Heidrun Derks bietet mit ihrem die Ausstellung *Gefahr auf See. Piraten in der Antike* begleitenden Buch eine gut lesbare und ordentlich strukturierte Lektüre.

Jörg Hillmann

Raimund Schulz

Kreuzfahrt durch die alte Welt

Raimund Schulz: *Abenteurer der Ferne. Die großen Entdeckungsfahrten und das Weltwissen der Antike*. Klett Cotta, Stuttgart 2016, 654 Seiten, 34,95 Euro

Mit seinen werbenden Hinweisen im Klappentext gibt sich der Verlag nicht bescheiden: Dies sei die „erste Globalgeschichte der Entdeckungen“ und zugleich auch eine „große Weltgeschichte der Antike“. Die erste Einschätzung mag zutreffen, aber die zweite ganz sicher nicht. Eine große Weltgeschichte der Antike stellt man sich denn doch anders vor, ganz abgesehen davon, dass die zu bewältigende Masse wohl zu viel für einen einzelnen Forscher wäre. Das Buch hat derlei Übertreibungen aber gar nicht nötig, ein Blick in das Inhaltsverzeichnis spricht für sich, der Autor, Althistoriker an der Universität Bielefeld, ebenfalls. Es ist eine muntere Kreuzfahrt durch das maritime Altertum, gefällig verfasst und gespickt mit wissenswerten Anekdoten und Quellenbefunden. Hie und da hätte man sich Straffungen gewünscht und bisweilen verliert sich Raimund Schulz in wissenschaftlichen Diskursen, die den nach bündiger Information suchenden, interessierten Laien überfordern könnten. Fazit: keine Strandlektüre, aber eine lohnende, faktenreiche Darstellung mit Tiefgang.

Guntram Schulze-Wegener

Heinz Lorenzen

Inseln im Fadenkreuz

Heinz Lorenzen: *In Brand geschossen und auf Strand gesetzt. Fliegerangriffe auf Fährschiffe vor Föhr und Amrum im Kriegssommer 1944*. Husum Verlag, Husum 2015, 168 Seiten, 11,95 Euro

Mit der Ausweitung der alliierten Luftangriffe kam der Krieg auch auf den Nordfriesischen Inseln an. Plötzlich waren die Fährschiffe, die von Dagebüll aus nach Wyk auf Föhr und weiter nach Wittdün auf Amrum fuhren, nicht mehr sicher vor Beschuss. Da die Inseln militärischer Sicherheitsbereich waren, gab es zwar keinen Fremdenverkehr mehr, aber die Inselbewohner nutzten die Fähren regelmäßig als einzige Verbindung zum Festland.

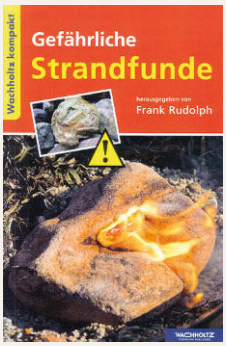
Am 26. Juni 1944 wurden der Dampfer *Föhr-Amrum* von zwei englischen Tiefffliegern beschossen, der Kapitän getötet und mehrere Passagiere verletzt. Nur zwei Wochen später wurden ein Motor- und ein Postschiff vor Hallig Hooge angegriffen, dabei kamen zwölf Menschen ums Leben und viele wurden verletzt. Auch wenn die Opferzahlen angesichts der Millionenverluste im Zweiten Weltkrieg gering erscheinen, wurde das Inselleben dadurch schwer beeinträchtigt.

Heinz Lorenzen schildert akribisch und einfühlsam die Auswirkungen, die durch Tod und Verletzungen in die Familien der Passagiere und Besatzungsmitglieder gebracht wurden, und gewährt dem Leser tiefe Einblicke in die Familiengeschichten. Schiffsporträts, Fotos, Dokumente und Karten runden das Buch ab.

Britta Heitmann

Frank Rudolph (Hrsg.)

Explosives Strandgut



Frank Rudolph (Hrsg.): *Gefährliche Strandfunde*. Wachholtz Verlag, Kiel/Hamburg 2015, 96 Seiten, 7,90 Euro

Mehr als 1,6 Millionen Tonnen Munition aus den beiden Weltkriegen vermuten Fachleute allein auf dem Grund der deutschen Hoheitsgewässer. Und immer wieder finden sich Teile davon an den Küsten wieder, wo sie für Mensch und Tier zur Gefahr werden können.

Die vorliegende Publikation eines siebenköpfigen Autorenteams, von dem vier dem Expertenkreis „Munition im Meer" des Bund-Länder-Ausschusses Nord- und Ostsee angehören, bietet dem Leser neben einer kurzen Abhandlung über die historischen Hintergründe dieser Art von Umweltbelastung vor allem praktische Hinweise, wie er konventionelle und chemische Munition erkennen kann und wie er sich bei einem Fund oder gar bei einer damit einhergehenden gesundheitlichen Beeinträchtigung verhalten sollte.

Leicht verständliche Texte geben Auskunft zu Aussehen, Herkunft, Zusammensetzung und Gefährdungspotenzial von Granaten, Minen, Torpedos und ihren Bestandteilen. Vor allem aber die zahlreichen Abbildungen dieser oft kaum noch als solche erkennbaren Gegenstände – und insbesondere die vergleichenden Fotos der chemischen Munitionskomponenten wie Schießwolle, Treibladungsstangen und weißer Phosphor mit harmlosen natürlichen Steinen, Donnerkeilen und Bernstein – machen das handliche Taschenbuch zu einem sinnvollen Begleiter bei Aktivitäten am Strand nicht nur von Nord- und Ostsee.

Detlef Ollesch

Claus Reissig

Mehr als ein Kennenlern-Buch

Claus Reissig: *Hafen Hamburg. Das Kennenlern-Buch*. Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2013, 104 Seiten, 14,95 Euro

Ein probates Mittel zur Bildung maritimen Bewusstseins war es schon immer, in Hamburg eine Hafenrundfahrt zu machen. Eine solche liegt nun, gleichsam verlagert in ein Buch, auf 104 Seiten komprimierter Darstellung in aktualisierter Neuauflage vor. Ein derartiger Band ist immer auch ein Statement zur maritimen Rolle Deutschlands, das sich vor allem hier, am „Tor zur Welt", dem Welthandel auf unserem marineblauen Planeten öffnet.

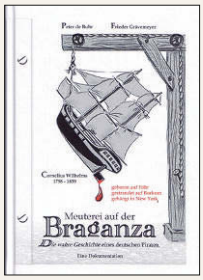
In Reissigs Buch wird in detailreicher wie attraktiv bebilderter Form der größte deutsche Seehafen vorgestellt, mit seinen Anlagen, seinen Schiffen und Menschen, ein komplexes Netzwerk von Infrastruktur, Schifffahrt und Logistik, dessen innere Ordnung und Organisation Reissigs schmaler, aber inhaltsschwerer Band kapitelweise freilegt. Von der Beschreibung der einzelnen Hafenabschnitte und Terminals folgt der Leser der Fahrt eines Schiffes mit Lotse über die Elbe in den Hafen, vorbei an allen Typen von Seeschiffen, Schleppern, Tankern, Containerriesen bis zum Kreuzfahrtschiff und ihren Hafeneinrichtungen.

Reissigs virtuelle Hafenrundfahrt geht durch den Freihafen, die Speicherstadt, vorbei an Werften und Hafenbehörden, gelangt bis hin zu Umweltfragen und umfasst schließlich auch noch eine Chronologie der Hafenentwicklung vom kaiserlichen Freibrief des Jahres 1189 bis zum heutigen Global Player, einem der Top-15-Häfen der Welt. Reissigs Buch macht damit auch klar, worauf der weltumspannende Verkehr der ein- und auszuführenden Waren basiert: auf der „Rollbahn See", den Schiffen und ihren Häfen.

Frank Ganseuer

Peter de Buhr und
Frieder Grävemeyer

Meuterei auf einem Zuckerschiff



Peter de Buhr/Frieder Grävemeyer: *Meuterei auf der Braganza – Die wahre Geschichte eines deutschen Piraten*. 3. Auflage, Eigenverlag, Borkum 2014, 172 Seiten, 14,80 Euro

Am 23. August 1838 strandet auf dem Memmert die mit Zucker beladene amerikanische Brigg *Braganza*. Fünf Schiffbrüchige retten sich auf die Insel Borkum, wo sie schnell in den Verdacht geraten, Meuterer zu sein. Sie landen im Emdener Gefängnis und werden schließlich als mutmaßliche Aufrührer und Mörder an die USA ausgeliefert. Zentrale Gestalt der Begebenheit ist der von der Insel Föhr stammende Anführer der Meuterer, der damals 40-jährige Cornelius Tunis Wilhelms, der hingerichtet wird. In der Todeszelle bleibt ihm aber noch genug Zeit, seine Lebensgeschichte aufzuschreiben und sich von Journalisten interviewen zu lassen.

175 Jahre später stoßen die auf Borkum beheimateten Autoren auf einen älteren Zeitungsartikel, der zur Auswertung zahlreicher deutscher und amerikanischer Archivalien führt. Recherche und Ergebnis haben sie in dem vorliegenden Buch dokumentiert, das nicht nur den Grund für die Meuterei auf dem Zuckerschiff sowie deren Ablauf und Folgen erhellt, sondern auch den Lebensweg eines nordfriesischen Seemanns im 19. Jahrhundert, dessen jahrelanger Haupterwerb aus klassischer Piraterie bestand. Lesenswert!

Detlef Ollesch

Atlas der Levante

Diese kolorierte Handzeichnung zeigt die Schlacht zwischen der venezianischen und osmanischen Flotte im Juni 1656: Durch die beiden Öffnungen eines Biforiums (zwei durch eine Mittelsäule getrennte Fenster) sieht der Betrachter in Schrägansicht auf den gleichen Landschaftsausschnitt (südlich der Festungen Eceabat und Canakkale), aber zeitversetzt mit einer anderen Gefechtskonstellation. Die Schiffe wurden durch Kreuz oder Halbmond auf den Segeln markiert. Atlas Levante, sogenannter Quirini-Atlas, vermutlich im selben Jahr in Venedig entstanden

Foto: Interfoto/picturedesk

IL SIG. VINCENZO QVIRINI
C.a DI GRECIA
C.a D'ANATOLIA
GALLIOTTE D' TVRCHI
LVNA DELLE GALLERE TVRCHESCHE
P.a DI BARBIERI
LVNA TVRCHESCHE
GALLIAZZE
BEI
C.a CRITHEA
VASELLI DI BARBARIA

Pearl Harbor

und die japanische Seestrategie:

Am 7. Dezember 1941, morgens um 7:55 Uhr, begann der Angriff japanischer Trägerflugzeuge auf die völlig überraschte US-Pazifikflotte. Damit hatte Japan den Krieg gegen die Vereinigten Staaten eröffnet. Der Operationsplan und die von den geografischen Gegebenheiten des Ozeans bestimmte mittelfristige Seestrategie gegen die USA und Großbritannien stehen im Mittelpunkt des Titelthemas.

Kurs Algier

Mission:

1816 sollte eine britisch-niederländische Flotte mehrere Hundert gefangene Fischer und Sklaven aus den Händen räuberischer Barbaresken befreien. Ein mörderischer Kampf begann.

Gorch Fock

Mythos:

Mit seinem Roman *Seefahrt ist not!* wurde Johann Kinau Bestsellerautor, der für große Ideale und Heldenmut auf hoher See stand und 1916 in der Skagerrak-Schlacht fiel. Was bleibt nach 100 Jahren?

U-Hai-Katastrophe

Fanal:

Der Untergang des U-Bootes *Hai* 1966 auf der Doggerbank ist bis heute die größte Schiffskatastrophe der Bundesmarine/Deutschen Marine. Wir erinnern an dieses tragische Unglück.

Fotos: picture-alliance/dieKleinert/CPA Media/WZ-Bilddienst/ZB

Außerdem in der nächsten Ausgabe:

Festung Friedrichsort. Das Schicksal des legendären Passagierschiffes ***Andrea Doria***. Geschichte der **Torpedowaffe**. Interview mit **Kapitän Jürgen Schwandt**. Der Marinemaler **Alex Kircher** – ein Mann und sein Werk. **Harald Netzbandt:** Kommandant des Schlachtschiffes ***Gneisenau***. Und viele weitere spannende Beiträge. Lassen Sie sich überraschen!

Die nächste Ausgabe von SCHIFFClassic erscheint am 10. Oktober 2016.

Nr. 15 | 5/2016 | September, Oktober | 4. Jahrgang

SCHIFFClassic
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 91 | 44. Jahrgang
Internet: www.schiff-classic.de

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Redaktionsanschrift
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik

Chef vom Dienst Christian Ullrich

Redaktionsbeauftragter der DGSM Dr. Heinrich Walle (Fregattenkapitän a. D.)

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän z. S.), Prof. Dr. Christoph Schäfer, Dr. Heinrich Walle, Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R.)

Layout Ralph Hellberg

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Anzeigendisposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 26 vom 1.1.2016.

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Stürtz, Würzburg

Verlag GeraMond Verlag GmbH,
Infanteriestraße 11a,
80797 München
www.geramond.de

GeraMond

Geschäftsführung Clemens Hahn

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften:
Andreas Thorey

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

Clausewitz ModellFan FLUGZEUG CLASSIC
Militär & Geschichte | FLUGMODELL | BAHN EXTRA
AUTO CLASSIC | LOK MAGAZIN | TRAKTOR CLASSIC
TRAKTOR XL | STRASSENBAHN MAGAZIN

Leserservice
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)
Jahresabonnement (4 Hefte) € 32,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint sechsmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
ISSN 2196-7490

© 2016 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Guntram Schulze-Wegener; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches“ können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in *Schiff Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die historische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar!

Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

Bilder • Tatsachen • Hintergründe

Fundiert recherchiert, packend erzählt!

Jetzt am Kiosk!

© magann - Fotolia

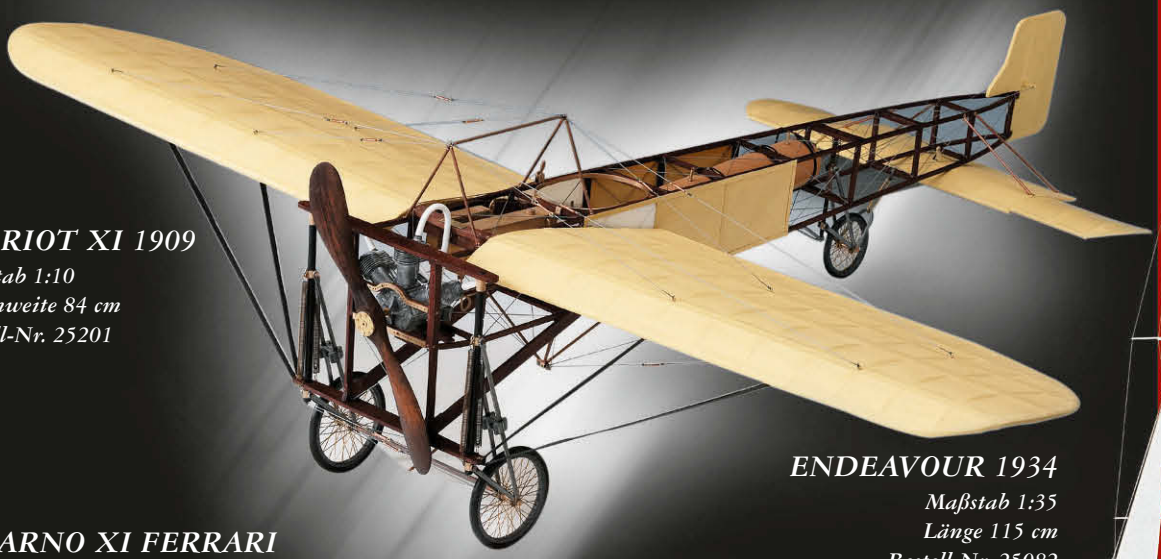
GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Testabo mit Prämie bestellen unter

www.militaer-und-geschichte.de/abo

MODELLE, DIE ÜBERZEUGEN.

Museums-Qualität vom Besten!



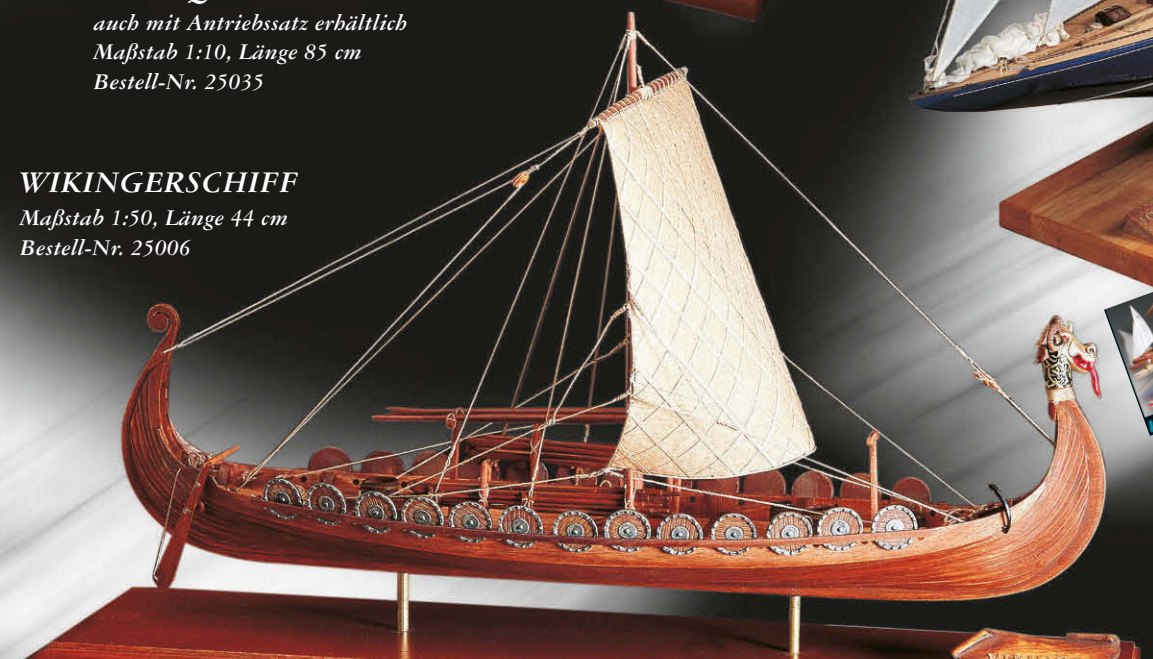
BLERIOT XI 1909
Maßstab 1:10
Spannweite 84 cm
Bestell-Nr. 25201

ENDEAVOUR 1934
Maßstab 1:35
Länge 115 cm
Bestell-Nr. 25082
und andere Americas Cupper
in 1:35 und 1:80

ARNO XI FERRARI
auch fernsteuerbar
Maßstab 1:8
Länge 79 cm
Bestell-Nr. 25030

MOTORBOOT
TYP AQUARAMA
auch mit Antriebssatz erhältlich
Maßstab 1:10, Länge 85 cm
Bestell-Nr. 25035

WIKINGERSCHIFF
Maßstab 1:50, Länge 44 cm
Bestell-Nr. 25006



AMATI

Die hochwertigen Laser-Baukästen im Exclusiv-Vertrieb von

krick

Den aktuellen Krick Modellkatalog erhalten Sie im Fachhandel oder gegen Einsendung eines 5.- Euro Scheines im Brief (Ausland 10.- Euro) direkt zugesandt.

krick
Modellbau vom Besten

Klaus Krick Modelltechnik
Industriestr. 1 · 75438 Knittlingen
www.krick-modell.de